



SENADO FEDERAL
SECRETARIA-GERAL DA MESA
SECRETARIA DE REGISTRO E REDAÇÃO PARLAMENTAR

REUNIÃO

02/06/2026 - 10ª - Comissão de Serviços de Infraestrutura

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC. Fala da Presidência.) - Havendo número regimental, declaro aberta a 10ª Reunião da Comissão de Serviços de Infraestrutura da 4ª Sessão Legislativa Ordinária da 57ª Legislatura, que se realiza nesta data, 2 de junho de 2026.

Comunico que foram apresentados à Comissão os seguintes documentos:

- Moção de Repúdio, da Câmara Municipal de Guarujá (SP), ao Projeto de Lei nº 733, de 2025, que propõe alterações na Lei dos Portos (Lei nº 12.185/2013).

Os documentos, nos termos da Instrução Normativa nº 12, de 2019, da Secretaria-Geral da Mesa do Senado Federal, estão disponíveis para consulta no *site* desta Comissão pelo prazo de 15 dias, podendo qualquer membro deste Colegiado solicitar a autuação neste período.

Comunico ainda o arquivamento dos documentos que tiveram seu prazo de consulta encerrado.

A presente reunião destina-se à realização de audiência pública com o objetivo de debater os estudos de viabilidade econômica e ambiental dos lotes 1 e 3 das Rodovias Integradas de Santa Catarina, que abrangem trechos das BRs 470, 480, 153 e 282, em atenção ao requerimento de autoria do Senador Esperidião Amin, este que vos fala.

Convido todos para que se acomodem e convido para que ocupem os lugares para os quais estão designados: a Sra. Secretária Nacional de Transporte Rodoviário do Ministério dos Transportes, prezada Dra. Viviane Esse; o Presidente da Federação das Empresas de Transporte de Carga e Logística no Estado de Santa Catarina (Fetrancesc), prezado amigo Dagnor Roberto Schneider; o Sr. Marcelo Fonseca, Superintendente de Concessão da Infraestrutura da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), creio que ainda não tenha chegado; Mauricio Battistella, Presidente do Conselho para Assuntos de Transportes e Logística da Federação das Indústrias do Estado de Santa Catarina; e Antonio Carlos Bandeira Guimarães Filho, Diretor da Federação das Associações Empresariais de Santa Catarina (Facisc).

Está prevista a chegada dos Srs. Fabricio de Oliveira Galvão, Diretor-Geral do Departamento Nacional de Infraestrutura e Transporte; e do Sr. Renato Campos Carvalho, Presidente do Conselho Deliberativo do Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas (Sebrae), igualmente integrante do Cofem.

E eu quero agradecer ao Sr. Dagnor ter feito essa mobilização.

Antes de passar a palavra aos nossos convidados, eu desejo fazer alguns esclarecimentos. O primeiro é que esta sessão será interativa, transmitida ao vivo e aberta à participação de interessados por meio do Portal e-Cidadania, na internet, no endereço senado.leg.br/ecidadania, ou pelo telefone 0800 0612211. O relatório completo, com todas as manifestações, estará disponível no portal, assim como as apresentações que forem utilizadas pelos expositores, que certamente serão disponibilizadas a todos os interessados.

Na exposição, nós vamos conceder um tempo base - não é um tempo fatal, o objetivo é esclarecer - de até dez minutos. O que for necessário a mais, o bom senso vai determinar.

Eu só quero deixar esclarecido o sentido nacional desta audiência. Nós não estamos discutindo o lote 1 e o lote 3. Nós estamos discutindo a busca de eficiência e eficácia para o desenvolvimento desse trabalho. Por isso, todas as observações serão por mim transpostas para o interesse nacional.

Eu quero saudar, e vou deixar para saudar depois detalhadamente, a presença do Sr. Antonio Carlos Guimarães Filho e do Sr. Cleber Stassun - está certo? -

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - Stassun, este último do Codensul de Santa Catarina, para dizer o seguinte. Um desses lotes já foi apresentado em Santa Catarina em 2015, 23 de julho de 2015. É o lote que percorre o trecho da 282, entre Chapecó e Irani, exatamente esse trecho; a 153, de sul a norte; e a 480, que é o acesso a Chapecó. São os trechos. O que foi acrescentado de lá para cá foi exatamente a 470, que foi o objeto da nossa discordância, e a discordância foi comigo. O Diretor-Geral da ANTT era o Sr. Jorge Bastos, com quem eu tenho uma relação de amizade.

Naquela apresentação feita em Chapecó - toda a documentação, aqui eu tenho disponível -, o que restou foi, primeiro, nós não tínhamos ainda o Free Flow. Então, nós estávamos tratando, em termos de Santa Catarina: a 480 é uma via local; a 282, não, a 282 é a coluna vertebral de Santa Catarina, que, por ser um estado cônico, pode até ser considerada uma estrutural no extremo oeste. Pode ser a 282, e podem dizer que é a 283, mas são praticamente paralelas, paralelas e próximas. Como o estado abre o cone em direção ao litoral, a 470 também pode ser considerada sua segunda coluna vertebral, o segundo sustentáculo, para fazer o y.

Portanto, nenhuma rodovia de interesse de Santa Catarina fazia parte do projeto. Agora, há um trecho da 470 e há uma inovação saudável, razão pela qual a comunidade do Vale de Itajaí está nos acompanhando.

E nós formulamos dois pedidos à ANTT, que eu queria que o Dr. Marcelo registrasse: incluir nas audiências locais... A de Chapecó já estava incluída; a de Itajaí estava incluída e Blumenau fazia parte. Nós pedimos para incluir Concórdia, por quê? Porque Concórdia é o maior município de Santa Catarina, lindeiro à 153. Se não fizer uma reunião em Concórdia ou em outro município do traçado em Santa Catarina, Santa Catarina não vai participar de uma rodovia porque ela não lhe pertence, mas lhe diz respeito. Então, eu acho que é um equívoco não fazer audiência em Concórdia.

Alguém sabe? Então, nós vamos fazer em Irani, não tem problema nenhum. Agora, não ter uma audiência em 100 quilômetros de rodovia, mais ou menos, que percorre Santa Catarina? E ainda hoje eu troquei mensagens com o Diretor-Geral Guilherme Theo, e não ficou esclarecido para mim se vai entrar ou não a audiência em Concórdia. Isso lhe interessa, não? Até como um bairro.

E a de Rio do Sul eu agradeço que foi incluída. Mas, convenhamos, é uma caricatura você não incluir Rio do Sul, uma vez que Itajaí e Blumenau, de certa forma, já foram atendidos - ou pelo menos lembrados - na duplicação da 470. O trecho de duplicação da 470 existe hoje: Itajaí, Blumenau e Indaial. Fazer uma audiência nesses municípios é interessante, nunca é demais. Agora, em Rio do Sul é essencial, porque lá não há nenhuma divulgação de notícias sobre o projeto da duplicação. E claro que nós debateremos aqui, depois de apresentado o texto e o contexto, o projeto. Creio, por isso, que esse nosso encontro aqui tenha repercussão nacional. Por quê? Porque equívocos ou discussões ou controvérsias metodológicas farão parte dele.

E, finalmente, eu não posso deixar de, inicialmente, pedir ao Dr. Marcelo e à Dra. Viviane que prossigam na busca da definição de uma questão lastimável: o contrato de otimização da 101 não foi bem sucedido. Isso aconteceu no dia 9 de março, um insucesso. Agora, de lá para cá, não temos nenhum norte. Parodiando com Cabral, nós estamos numa calmaria que vai nos matar, porque as coisas estão se deteriorando, a confiança nos agentes públicos está se deteriorando e nós não temos nem a definição da transferência da responsabilidade sobre a solução do Morro dos Cavalos, que já foi decretada pelo Ministério como sendo dois túneis, mas a quem compete o próximo passo? Não foi definido ainda. E a possível transferência dessa responsabilidade para a concessionária Motiva tem que ser apreciada pela ANTT. E não existe, no Brasil rodoviário, um tema tão deficitário quanto este, da solução do Morro dos Cavalos e da otimização da BR-101.

Com essa colocação, que é regional, mas é também de interesse da política pública nacional das concessões, é que eu agradeço a presença de todos.

E, como nós catarinenses temos uma padroeira que é mulher, as mulheres têm algumas regalias - nem sempre benéficas. Às vezes, ir na frente é perigoso. Em solo minado, por exemplo, é complicado. Então, a história do *ladies first* é ambígua. Provar comida também é perigoso. Fidel Castro, que o diga.

Então, com essa pequena descontração, eu concedo com muita alegria a palavra à nossa Secretária Nacional de Transporte Rodoviário do Ministério dos Transportes, Dra. Viviane Esse.

A SRA. VIVIANE ESSE (Para expor.) - Senador, muito obrigada pelo convite. Acho que é uma oportunidade muito saudável a gente poder discutir um projeto tão relevante para Santa Catarina como os lotes a que o Governo Federal se propõe.

Boa tarde a todos e a todas.

E, Senador, se o senhor me permite uma pequena brincadeira, eu fiz mestrado no ITA e lá a gente tinha prova oral, e a prova oral era por ordem alfabética. E eu era "Viviane" e eu me incomodava com isso, porque eu achava que a matéria ia ficando mais difícil à medida... Agora, o senhor me permitindo ser a primeira, olha só. É uma vantagem para mim, obrigada.

Se for possível, eu queria fazer uma apresentação para os senhores e senhoras, mas, antes disso, eu queria fazer uma contextualização sobre a importância da parceria com a iniciativa privada não só para Santa Catarina, mas para o Brasil.

Obrigada pela gentileza.

Nós, desde 2023, fizemos 24 leilões de concessões. Nós vínhamos, no histórico, Senador, de um leilão por ano. Nós fizemos quatro vezes mais do que o ciclo anterior, que foram seis leilões de rodovias. Nós já temos contratado 268 bilhões de investimento em infraestrutura rodoviária. Se a gente for fazer um comparativo, não só pelo número de leilões, que já é bastante impactante, mas, se a gente fizer um comparativo, então, por investimento, se a gente contar da década de 1990, mais precisamente 1994, que foram as primeiras parcerias com a iniciativa privada no âmbito rodoviário, até 2022, nós tivemos aplicados pela iniciativa privada em rodovias federais 129 bilhões de investimentos. Com os nossos 24 leilões, contando o leilão da semana passada, nós já temos 268 bilhões.

Então, isso vai se transformar em competitividade para os nossos produtos, porque o custo de transporte consome boa parte da competitividade dos nossos produtos. Isso é a comida mais barata na mesa dos brasileiros, mas, principalmente, oportunidade para brasileiros e brasileiras terem acesso à saúde e à educação. Nosso país é continental, depende bastante do modal rodoviário. E, por mais que, com a ajuda do Congresso Nacional, em 2023, com a PEC da transição, tenhamos aumentado em três vezes o valor de investimento público em infraestrutura, nós temos consciência de que ainda o valor é insuficiente, por isso entra a parceria com a iniciativa privada.

Para a gente, a modelagem da parceria com a iniciativa privada tem que ser adequada à região onde essa parceria se insere. O leilão da semana passada foi o primeiro desse ciclo na Região Nordeste. A BR-116-324, que liga Feira de Santana, um entroncamento rodoviário muito relevante para o Estado da Bahia, até Salgueiro, no Estado de Pernambuco, é muito relevante para o desenvolvimento daquela região.

Então, a gente precisa desenhar modelagens de contrato de concessão que fomentem o desenvolvimento e não travem esse desenvolvimento. Quando a gente fez novas modelagens, e o *free flow* nos ajuda muito, porque com a justiça tarifária a gente consegue trazer investimento em áreas que a gente teria uma dificuldade de acessar, a gente consegue trazer investimentos.

Nós estudamos Santa Catarina, o estado inteiro, Senador. Nós contratamos, por meio da Infra S.A., que é a nossa estruturadora de projetos, o BID. A exemplo do que o IFC, do Banco Mundial, fez no Paraná, nós estudamos modelagens de concessão de rodovias federais e estaduais. No entanto, a gente não conseguiu avançar com a parceria e a delegação do estado para a gente. A gente teve que remodelar, então, todo o nosso projeto. Eles estavam previstos para ir para leilão no ano passado e, considerando essa necessidade de ajuste, eles compuseram a carteira somente este ano. Então, nós estudamos seis lotes: três já se tornaram viáveis, dois estão na carteira deste ano, que é o 1 e o 3, e o 2 está previsto para a carteira do ano que vem. Por isso é que eu vou mostrar os três, se o senhor me permitir, Senador, falar um pouquinho sobre os projetos.

Aqui a gente consegue ver: então, são só rodovias federais. Não foi possível fazer a parceria com o estado como no Paraná. No Paraná, nós fizemos seis lotes, Senador, R\$100 bilhões de investimentos da iniciativa privada serão executados no Estado do Paraná. Aqui nós temos R\$26,5 bilhões de investimento previsto nesses três lotes.

Por que eu faço uma comparação com o Paraná? Porque as rodovias competem, os portos competem, a infraestrutura... Quando há uma decisão no operador logístico de escolher suas rotas, de escolher um determinado destino para transporte, principalmente para porto ou ferrovias, ele olha a qualidade das rodovias. Então, para a gente, são corredores logísticos muito relevantes, e é importante que a gente tenha, então, esses quase R\$27 bilhões de investimentos para serem executados.

Desculpem, senhores, eu passei uma a mais; eu acho que eu apertei sem querer.

Aqui eu tenho, então, o detalhamento de cada um dos lotes. O lote 1, então, é o BR-153-282-470; o lote 2 é a 280; e o lote 3, 153-282-480. Aqui a gente traz o valor de Capex e Opex, somando, então, os R\$26,8 bilhões de investimentos

nesses três lotes. Os demais a gente continua estudando. Ainda há uma possibilidade de a gente soltar esses lotes com algumas adequações.

Aqui a gente tem uma malha estadual bastante densa. Então, seria relevante que a gente melhorasse a qualidade da malha, não só das federais, mas também das suas alimentadoras. O projeto fica mais robusto quando a gente trabalha com integração; no entanto, não foi possível.

Lembro que nós já fizemos parceria com Mato Grosso do Sul, com Minas Gerais; enfim, em todos os estados ou a gente faz concessão, ou eles fazem. Para a gente não importa muito quem leva a leilão, e sim que o projeto seja bom e que ele fique bem estruturado.

Aqui eu vou trazer um pouquinho de detalhes do Lote 1 de Santa Catarina. Nosso leilão, então, está previsto para o final deste ano. Nós temos R\$7,61 bilhões de Opex; e de Capex, R\$6,40 bilhões. É uma rodovia com um pouco mais de 500km, e a gente traz aqui o detalhamento das duplicações que a gente vai proporcionar.

Nossa preocupação aqui é que a TKM fique abaixo da média, muito na linha de fomentar o desenvolvimento da região. Nós não trazemos para a discussão de audiência pública uma quantidade muito grande de duplicações, para que a gente tenha aí um cuidado com a tarifa quilométrica. À medida que a população, por meio da audiência pública, solicite mais obras, a gente vai incorporando.

No entanto, a proposta aqui é "gatilhando", quer dizer, sendo necessárias essas obras vão sendo incorporadas ao longo da rodovia. Por que isso? A gente poderia fazer como no passado e sair com todas as duplicações e faixas adicionais já previstas, só que isso eleva o valor da tarifa e pode ser um inibidor ao desenvolvimento econômico. A gente espera fazer as obras necessárias, as que já são necessárias de ampliação de capacidade, mas com foco muito direcionado à redução do número de acidentes. Então, a gente se concentra mais em dispositivos de travessias em desnível, pontos de ônibus, passarela, pontos de parada de descanso de caminhoneiro, iluminação...

(Soa a campanha.)

A SRA. VIVIANE ESSE - Desculpem-me, não fui eu, né?

Iluminação. Então o foco é exatamente nisso, e, à medida que for necessário, a gente vai ampliando, então, as duplicações. São 50km de duplicação e 150km de faixas adicionais.

Aqui a gente traz a localização das duplicações já previstas. Essas que estão de largada são as duplicações que já são necessárias. E, a partir do momento que outras se tornem necessárias, a gente vai incorporando. Na audiência pública, a gente espera uma validação desse quantitativo de duplicação e também dos cronogramas.

Faixas adicionais são obras de ampliação de capacidade de igual natureza. No entanto, quem define se é duplicação ou faixa adicional são critérios técnicos feitos pelos nossos projetistas, tá?

Aqui a gente tem também mais faixas adicionais. A gente detalha obra rodovia por rodovia. Marginais em trechos urbanos: também a gente tem uma quantidade significativa, mais de 70km.

Eu vou deixar esse material com vocês para que vocês possam olhar. Nós também estamos à disposição, Senador, para detalhar cada uma daquelas obras. A ANTT está agora em fase de audiência pública, mas o ministério também se coloca à disposição para mostrar e detalhar as obras.

Aqui, então, o estudo do Lote 2, que é o trecho da 280 previsto para o próximo ano. É um trecho de 171km, um trecho menor. No entanto, a gente tem aqui uma melhoria no acesso a São Francisco do Sul bastante significativa.

Leilão, então, para o primeiro trimestre do próximo ano: são aproximadamente 3,5 bilhões de Capex, mais ou igual valor de Opex, socorro médico, mecânico, iluminação, conectividade, que é muito relevante. Então, todos os nossos projetos vão ter sinal de Wi-Fi e também conexão por meio de celular para todas as operadoras. Isso vai possibilitar também um foco em segurança viária e patrimonial; isso tem um impacto em redução do valor do seguro da carga, porque ela consegue ser monitorada ao longo de todas as rodovias; isso funciona como um alicerce para, no futuro, a gente trabalhar com inteligência artificial para prevenção de acidentes. O mundo inteiro já utiliza alertas para condução indevida. Se um veículo está ziguezagueando ao longo da rodovia, já há um alerta por parte da concessionária para que ela acione esse veículo. Então, é a prevenção da ocorrência de um acidente. Funciona muito bem aqui também para alertas. Então, você não precisa mais acionar um socorro mecânico. Automaticamente, esse monitoramento por Wi-Fi já consegue fazer isso. Então, há uma série de tecnologias embarcadas nesses novos contratos de concessão, que possibilitam que novas tecnologias sejam fornecidas pela concessionária no futuro. Isso, para a gente, é bastante relevante.

Geração de empregos aqui de 47.223 empregos nesse lote; 6,6 bilhões de Capex e Opex. Também há um foco aqui não tanto na duplicação, mas também nos dispositivos, sendo que, de duplicações, faixas adicionais e contornos, a gente tem mais de 120km, lembrando que esse é um trecho de 270km.

Aqui a gente traz a localização de cada uma dessas duplicações, lembrando que aqui a gente tem uma parte bastante impactante, que é a conexão com a 101 e também o acesso a São Francisco; obras de faixas marginais, de faixas laterais, faixas adicionais.

Lote 3, que é um leilão deste ano. Então, 153-282-480. Nós temos aqui um leilão também previsto para dezembro, um lote também com extensão um pouco menor, 166km, algo em torno de 6 bilhões de Capex e Opex. Nessas fichas técnicas, a gente consegue saber o investimento comparativo, o WACC, tem alguns detalhamentos técnicos para vocês se tiverem interesse.

Aqui também a gente traz o mapa das duplicações, de faixas adicionais e também de marginais. Então, a gente consegue trazer... Desculpem, passei muito rápido. A gente consegue trazer o detalhamento de cada uma das obras previstas.

Como eu mencionei, Senador, o foco aqui é ampliar a capacidade onde já é necessário; possibilitar gatilhos para essa ampliação de capacidade, quando ela se tornar necessária, mediante equilíbrio econômico-financeiro; focar em dispositivos e obras em áreas urbanas para a gente ter uma redução do número de acidentes. A gente sabe que o número de acidentes se concentra em áreas urbanas. Todo esse projeto é em *Free Flow*. Não há pórticos em áreas urbanas, nem em movimentos pendulares. Isso está na nossa política, já erramos no passado.

O Senador foi muito atuante com a mudança da Praça de Palhoça para Paulo Lopes no aditivo contratual à Arteris. Nós não fazemos mais isso, então há um cuidado bastante grande para que a gente não tenha esse tipo de pórtico em área urbana.

O Ministério dos Transportes formulou também uma suspensão agora das multas referentes ao *Free Flow*, não por um problema, Senador, da ANTT, que já tem um *sandbox* regulatório, desde 2024, de *Free Flow*, mas principalmente por conta de *Free Flow* dos estados, porque a gente sabe que é um desafio ainda para alguns acessar as plataformas para pagamento. Então, nós estamos com isso suspenso até a gente ter uma plataforma integradora. A gente entende que a inadimplência de *Free Flow* no Brasil é mais baixa do que em outros países.

Lembro que essa é uma tecnologia já consagrada há mais de 30 anos, em utilização no mundo inteiro, que proporciona um pagamento justo, um pagamento da tarifa efetivamente utilizada. Então, essa é uma grande vantagem. Esse ajuste no modelo foi necessário. Trabalhamos bastante para que a gente pudesse implementar, para que a gente pudesse ver projetos como esses de Santa Catarina já nascerem com *Free Flow*, como todos os nossos do segundo semestre.

Nosso primeiro projeto que nasceu *Free Flow* é a Rota 2 de Julho, BR-116/324, na Bahia, que está no Tribunal de Contas. Nós fizemos uma reunião com todos os Ministros, todos os chefes de gabinete para eles tirarem dúvidas sobre *Free Flow*, e os técnicos do TCU trouxeram três eslaides de vantagens, porque realmente o *Free Flow* traz muitas vantagens. A gente espera que até o final do mês a Rota 2 de Julho saia do Tribunal de Contas para a gente ter o primeiro leilão 100% *Free Flow*. A partir dele, todos os nossos projetos já nascerão *Free Flow*.

Vou deixar essa apresentação com vocês.

Digo mais uma vez que o Ministério dos Transportes está à disposição de todos vocês para esclarecer, tirar dúvida, discutir. O Ministro Renan, quando estava Ministro, e agora o Ministro George sempre passaram uma orientação - e eu acho que é uma das premissas que fizeram a gente ter uma carteira de sucesso - que é de se ter uma escuta ativa, ouvir; ouvir investidores, ouvir sociedade civil, ouvir Parlamentares, porque a gente consegue com isso construir um projeto melhor, porque ele é feito com muitas mãos. Então, tenham certeza de que todos os pontos que vocês levarem para a audiência pública ou levarem para o Ministério dos Transportes, escolhidos nesta audiência pública hoje, serão analisados tecnicamente e teremos um esforço gigantesco para efetivá-los, porque o que a gente busca é reduzir o número de acidentes, ter rodovias melhores, ter melhores condições de vida a toda a população brasileira. Como eu disse, rodovias proporcionam saúde e educação e proporcionam comida barata na mesa dos brasileiros, e é por isso que a gente trabalha tanto.

Obrigada, Senador.

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - Quero cumprimentar a Dra. Viviane Esse. Eu mesmo tenho algumas indagações para fazer, mas considero um pouco cedo demais, a respeito deste assunto. Eu gostaria só de, antes de passar a palavra para o representante da ANTT, indagar sobre um outro tema, que também é objeto do nosso requerimento, que é a retomada da negociação, da otimização do contrato da 101 Norte, especialmente ao Ministério, mas, já antecipando, à ANTT.

Como eu falei, nós estamos no limbo desde o dia 9 de março. Vamos completar três meses de limbo: nem o contrato de otimização da 101 Norte, nem uma equação para o Morro dos Cavalos, não houve uma movimentação de um milímetro,

enquanto a ANTT não aprecia o processo da homologação - eu creio que decidida ou pronta para ser decidida - da transferência da responsabilidade sobre a obra do Morro dos Cavalos, da Arteris, para a Motiva.

Então, indago à senhora e, subsequentemente, queria que o Dr. Marcelo Fonseca, se possível, iniciasse a sua explanação por esse assunto, que é crucial para Santa Catarina e para o Brasil.

A SRA. VIVIANE ESSE (Para expor.) - Senador, infelizmente não foi possível um acordo no consenso de que participavam a ANTT, o ministério, duas áreas técnicas do TCU e também a concessionária. Nós tivemos oito acordos; quatro já foram levados a leilão. Inclusive, no mês que vem, no dia 23, a gente tem mais um leilão de otimização contratual, que é o da Régis Bittencourt, BR-116, que liga São Paulo a Curitiba, uma rodovia muito importante.

Em todas as otimizações contratuais nós chegamos a marca dos 100 bilhões de obras incluídas. Contratos que estavam estressados ou que não tinham mais investimentos previstos, foram modernizados, para que a gente proporcionasse aos usuários a retomada de execução de obras, porque ninguém quer obra parada.

Referente, então, à BR-101, em Santa Catarina, sobre que a gente não conseguiu o acordo, o Ministério dos Transportes formalizou à ANTT para a promoção de um termo aditivo que transfere o trecho do Morro dos Cavalos, que é de Palhoça até Paulo Lopes, um trecho que foi incorporado em 2014. O senhor trabalhou bastante.

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC. *Fora do microfone.*) - De 2013 para 2014.

A SRA. VIVIANE ESSE - Exatamente. Eu estava de superintendente na ANTT. Então, fiz toda a instrução administrativa desse processo. Esse trecho foi incorporado ao contrato da Litoral, do grupo Arteris. Terminava ali, em Palhoça, onde tinha praça de pedágio num trecho urbano. Quando eu fiz menção a que a gente não faz de novo, a gente não erra de novo, era a esse trecho especificamente, a um trecho da 040 que eu estava me referindo.

Então, o trecho foi estendido até Paulo Lopes, a praça de pedágio foi mudada de local. No entanto, não foram incluídos investimentos para tratar um ponto muito relevante, que é o Morro dos Cavalos.

O ministério, então, como formulador de política pública - e a tomada de decisão é nossa nesse sentido -, a gente formalizou à ANTT, consultadas as duas concessionárias que já tinham se manifestado de acordo, com a ideia de a gente fazer, então, um aditivo ao contrato da Motiva para que ela tivesse a incorporação desse trecho. A ANTT nos retornou, dizendo que já estava trabalhando, em fase final já de conclusão dessa etapa, e nos consultou sobre o trecho do meio, ou o eixão, que é do quilômetro 174, é o início do Contorno de Florianópolis, o trecho norte, para que esse trecho fosse repassado também à Motiva, com a possibilidade de a gente incluir aí quase 3 bilhões de investimentos nesse trecho. Isso funciona de duas formas: primeiro, a gente consegue equacionar a perda da praça de pedágio da Arteris que seria transferida e também distensionar a inclusão de novos investimentos no trecho da Litoral. Nós nos manifestamos de acordo. Sabemos que as duas concessionárias concordam com isso e estavam discutindo um valor final de indenização.

Sobre a renegociação da Litoral, nós optamos por dividir então em etapas: Morro dos Cavalos, trecho do meio, uma revisão quinquenal e uma renegociação contratual mais ampla. Nós estamos então com uma decisão do ministério para os dois primeiros itens e aguardando a concessionária Litoral Sul apresentar para a gente lista de obras e o detalhamento do que ela entende que seriam essas outras duas fases. Sei que eles estão discutindo bastante isso com a ANTT e acredito que o Fonseca vai ter um pouco mais de informações. Eles ficaram de nos apresentar até o dia 20 desse mês uma proposta final para apreciação técnica.

Nossa preocupação principal é resolver o problema de congestionamento do nível de serviço de forma definitiva. Esse foi um dos apontamentos do tribunal de contas, uma das motivações de a gente não ter avançado com sucesso nas negociações do consenso e também na apresentação de projetos executivos que nos permitam analisar esse valor. Eles tinham 23% das obras com projeto executivo, nos pediram até esse mês para apresentar pelo menos 50%. É isto que a gente aguarda: receber essas informações para que a gente possa continuar trabalhando. Problemas complexos podem ser divididos para que a gente vá resolvendo aos poucos, como um grande novelo de lã de que a gente vai ali tirando aos poucos os nós. É isto que a gente está fazendo neste momento: desatando um grande nó logístico, que é a 101 em Santa Catarina, mas a gente não descansa em nenhum minuto. E o Senador cobra diariamente: "Como está?", "Como está?" Tem que cobrar mesmo, porque é muito relevante. Mas fique tranquilo que a gente está trabalhando muito nisso.

Fonseca.

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - Agradecendo a manifestação da Dra. Viviane, passo a palavra ao Sr. Marcelo Fonseca.

O SR. MARCELO FONSECA (Para expor.) - Muito boa tarde.

Primeiramente, quero cumprimentar aqui o Senador Esperidião Amin, agradecer o convite que nós recebemos na ANTT para poder discutir aqui os temas de concessões de rodovias no Estado de Santa Catarina, sempre importante.

É um estado que cresceu muito e eu entendo que a infraestrutura não acompanhou esse desenvolvimento recente do estado, de colocar as últimas duas décadas de crescimento acelerado que o estado vem percebendo. E a gente tem ali um desafio muito grande: desatar esse nó logístico, proporcionar a infraestrutura adequada às possibilidades, capacidades que o estado tem. Nós ansiávamos muito por este momento de poder trazer novos projetos para Santa Catarina e tivemos, infelizmente, esse insucesso.

Então, vou começar pela questão da Litoral Sul, da BR-101, tivemos esse insucesso no consenso. Após oito consensos bem-sucedidos, neste caso não foi possível fechar o consenso, a Viviane expôs aqui alguns dos motivos. É uma posição conjunta em que todos têm que estar confortáveis com essa solução. Batalhamos até o final, até as últimas horas, acreditávamos que poderia ser possível ainda fechar, mas não houve essa concordância de todas as partes e não foi possível, portanto, a gente fechar naquele momento.

Dito isso, a gente hoje trabalha com esses cenários.

A Viviane já antecipou o meu trabalho aqui. Então, ela vindo na frente facilitou bastante minha fala, porque ela antecipou, de forma muito precisa, na fala dela, o que a gente trabalha hoje.

Então, primeiramente, quanto ao Morro dos Cavalos e ao Eixão, que somam 67km de trechos em que se trabalha a transferência para a Motiva, nós temos feito reuniões semanais com Motiva e com Arteris para tratar dos termos dessa transição, esperamos que isso seja agora no segundo semestre resolvido, com termos aditivos assinados, e trabalhamos, então, com o trecho completo, associando o Eixão e suas obras. Ali se fala, inicialmente, de um conjunto de mais de 40 obras que seriam pensadas para o trecho, mas, para essa situação, sabemos que a gente vai precisar fazer um detalhamento maior de projetos. Então, ele sai com uma lista inicial e valores preliminares para que sejam detalhados na sequência, o que facilita a nossa apreciação agora.

Já quanto ao trecho de Morro dos Cavalos, até pela magnitude da obra que a gente tem ali, a concessionária demanda que a gente tenha uma sinalização mais forte quanto à questão orçamentária. Então, hoje as discussões são pautadas pela discussão de como tratar o orçamento de Morro dos Cavalos para que a gente possa fazer um aditivo já em valores mais definidos, que não demandem revisão posterior. A gente, então, está afunilando isso nessas reuniões semanais para chegar a esse entendimento entre a ANTT e a concessionária que assumiria esse segmento, que é a Via Costeira do Grupo Motiva.

Existe também a questão do reequilíbrio que deve ser feito na Arteris em função da supressão da praça. Então, saem os 67km, sai um trecho que tem investimentos de manutenção, tem obras correntes que são feitas, mas também tem uma receita muito relevante que é a praça de Palhoça. Para isso, é necessário e obrigatório por lei que nós façamos ali um reequilíbrio econômico-financeiro. E esses termos do reequilíbrio também são alvo desses debates com o outro grupo, o Grupo Arteris, para que a gente feche essa solução.

Então, essa é a nossa grande prioridade. A gente trabalha semanalmente, avançando nesse tema, para que a gente, no curto prazo, consiga dar essa solução para a região que a gente sabe que é o principal gargalo de todo o segmento da BR-101.

Quanto às demais questões, falando do norte, temos outros gargalos ao norte, no trecho Norte, que eu costumo dizer que é o pior problema que nós temos de nível de serviço no país, entre todo o grupo de concessões rodoviárias do país. Sabemos a nossa responsabilidade também de resolver essa questão, endereçando... Como a Viviane colocou, existem duas possibilidades que estão na mesa hoje sendo discutidas: uma delas é se fazer uma revisão quinquenal de forma mais restrita, digamos, ajustes mais restritos, uma repactuação mais restrita do contrato, que envolva reequilíbrios que podem ser discutidos nesse segmento, assim como a inclusão de obras que são mais emergenciais, mas não todo o pacote desejado. Isso seria feito em um período ainda do contrato vigente. Então, uma ideia mais restrita de aproveitar os seis anos que a gente ainda tem pela frente para executar o que couber na tarifa nesse período, e a concessionária ainda fala da possibilidade de, eventualmente, fazer algum reequilíbrio por poucos anos, usar tarifa mais prazo. Mas isso é algo que a gente ainda vai discutir em maior detalhe.

A outra possibilidade, em alternativa a essa revisão restrita, seria uma repactuação mais ampla, como vinha sendo tratado na consenso, que a gente tenha um pacote mais robusto de obras e, para isso, é necessário um prazo muito mais amplo.

Então, na consenso se falava em adicionar 15 anos pela própria diretriz da Portaria 848, do Ministério dos Transportes, e aqui, então, seria uma ideia nesse sentido. Contudo, é algo que precisaria ser mais bem trabalhado, porque a gente não tem mais a cobertura da solução consensual. A gente não tem essa governança que nos dá a segurança jurídica para poder fazer algo mais amplo. Não tem amparo completo nos nossos normativos também - tanto em nível legal, infralegal mesmo, nas nossas resoluções - e algumas adaptações ou algum trabalho teria que ser feito de inovação nesse sentido para que a

gente conseguisse uma solução mais ampla. Esse contrato, por exemplo, veda a prorrogação. Então, a consenso, a gente conseguiu flexibilizar essa cláusula.

Já no âmbito de uma repactuação dentro da ANTT, a gente teria algumas limitações nesse sentido. Então, a gente acredita que, se formos por esse caminho, teria que, minimamente, fazer alguma apreciação pelo Tribunal de Contas. Mesmo que expressa, teria que ter algum diálogo para que a gente desse a segurança jurídica necessária a uma repactuação mais ampla. Então, são as duas possibilidades que hoje estão sendo debatidas para a gente equacionar a questão. Se for pela mais leve, pela mais restrita, a ideia é que a gente, paralelamente a isso, dispare um novo estudo para que a gente consiga ter uma nova concessão após as obras emergenciais. A gente tem uma concessão de 30 anos completa, com todos os investimentos que são necessários. Foi uma das questões, o nível de serviço, que foram dificultadoras para se chegar ao próprio acordo, porque, ali, como é tão saturado, você coloca investimentos e, rapidamente, você vê o esgotamento desse nível de serviço a despeito de colocar somas vultosas de investimentos, alguns bilhões mesmo assim não foram suficientes. Então, realmente, ele precisa de uma solução muito robusta, e é nisto que a gente está pensando: nos meios de como equacionar isso no médio e longo prazo.

Dito isso, passo a falar aqui das nossas novas concessões de Santa Catarina, os lotes 1 e 13. Então, tivemos, finalmente, Senador Esperidião, depois daquelas discussões lá em 2015... O nosso time até recordava que havia muito debate à época, era no PIL ainda - Programa de Investimentos em Logística -, lá atrás. Então, a gente já passou mais de dez anos para que a gente tivesse, novamente, uma nova estruturação, que agora é com o BID, como a Viviane bem colocou aqui. A gente acha que está bem robusta. Vou destacar, pois ela apresentou, em linhas gerais, os projetos. Vou destacar só alguns pontos mais do ponto de vista regulatório, mas a gente acredita, então, que esse modelo que bebe na fonte desses vinte e poucos contratos que nós fizemos, que nós leiloamos recentemente... Nós estamos, ainda, avançando no nível regulatório, em alguns aperfeiçoamentos, que nós estamos caracterizando como uma nova etapa futura, uma nova etapa de concessões, em que a gente pega esse modelo consagrado, ainda ajusta questões de seguros, coberturas de seguros, adere ao nosso regulamento de concessões rodoviárias plenamente, porque ele foi aprovado em suas últimas normas no ano passado. E ele traz inovações do ponto de vista, também, das obrigações. Ele é totalmente em *free flow*. Ele tem essa disposição de usar mais tecnologias, conectividade, de trazer comodidades e serviços adicionais ao usuário. Em termos de equacionamento econômico-financeiro, nós entendemos que ele ficou no nível bastante razoável. Então, ali 15 e 16 centavos por quilômetro para pista simples, e 19 a 21 centavos para pista dupla, nas tarifas de edital e com investimentos relevantes.

Nós temos aqui 50km de duplicação no lote 1. Nós temos, no lote 3, 30Km, mas nós temos mais de 100km de faixas adicionais no lote 1 e outros investimentos, como acessos, passarelas, todo o ferramental que a agência coloca nessa nova fase, nos seus contratos, de forma a trabalhar todos os municípios...

(Soa a campanha.)

O SR. MARCELO FONSECA - ... que são tocados pela concessão. Então, esse regulatório foi bastante robusto, e teve sucesso num nível tarifário adequado - que foi similar ao que a gente conseguiu no Paraná. O programa do Paraná de seis lotes foi pensado de uma maneira muito similar a esses lotes catarinenses, de olhar para o estado como um todo e proporcionar aquilo que é o mais relevante em termos de investimentos estruturantes.

Então, aqui a gente está pegando, com essa união das rodovias, os principais corredores que fazem a ligação tanto oeste-leste do estado - saindo lá no leste, na costa de Itajaí, chegando até Chapecó, usando a BR-470 e a BR-282, com as ligações da BR-480 e da BR-153, que fica parte-parte: parte num lote, parte no outro; a gente traz ali as principais ligações nesse programa - quanto a gente vai complementar depois com outro lote, que é o lote 2, que está mais ali ao norte e a nordeste do estado.

Então, acreditamos que é um novo momento - um momento de alavancar esses investimentos - e um contrato que é dinâmico, que é - digamos - adaptativo; ele vai se ajustando às necessidades. A gente tem gatilhos que vão permitir que, se a gente for crescendo com esse tráfego, como a gente vem acompanhando no desenvolvimento de Santa Catarina, a gente consegue colocar mais investimentos, robustecer ainda mais o contrato de concessão.

Então, em grandes linhas, sobre o projeto, seria isso.

Gostaria só de adicionar que, quanto às sessões de audiência pública, a gente traz um projeto aqui formulado com o conceito do Ministério dos Transportes junto ao estruturador, que é a Infra S.A., que tem o BID ali também como parceiro, e a gente vai agora para o refinamento disso. Então, é uma primeira proposta que a gente vai construir junto com a sociedade agora, no processo de audiências públicas. Podemos colocar novos investimentos, podemos revisitar aquilo que está aqui.

Existem coisas a debater, certamente, porque, pela nossa experiência, é o conhecimento local que lhe dá o detalhe, o refinamento, aquele gargalo específico que a gente tem em um município que tem um problema com o tráfego de longa distância - que tem, por exemplo, um conflito com o de curta. Então, é ali que a gente identifica esses detalhes e consegue

complementar muito bem os projetos. A gente leva essa fase muito a sério; a ANTT efetivamente mergulha no projeto e debate com toda a sociedade.

E aí temos já marcadas: são cinco sessões que temos, por enquanto. As sessões começam no dia 9, em Chapecó, agora na próxima semana - 9 de junho; no dia 10, em Rio do Sul - uma sessão que foi adicionada já a partir da demanda local que nós recebemos; a sessão de Blumenau, no dia 11; e, no dia 12, em Itajaí, além da sessão híbrida em Brasília, no dia 16. No dia 16, é virtual e presencial, então a gente tem a oportunidade de que quem estiver em qualquer lugar pode se conectar e fazer suas contribuições também no dia 16, na sessão de Brasília.

Estamos abertos a discutir o ajuste desse processo. Você comentou de Concórdia, Senador Esperidião, que é um ponto que nós tínhamos ouvido recentemente também da demanda, nos últimos dias, e estamos abertos a debater essa necessidade. O nosso critério inicial é de posicionar locais que são representativos do trecho que está sendo concedido - da proposta de concessão -, mas não raro a gente faz ajustes disso a depender dessa demanda, da necessidade que a gente percebe de ampliar essas discussões. Então, a gente está totalmente aberto a discutir essa questão.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - Eu agradeço a sua exposição. *(Fora do microfone.)*

Vamos agora passar ao outro lado do balcão.

Eu apenas gostaria, em função do seu argumento final, de reiterar o pedido para que se realize a reunião em Concórdia.

Como o senhor mesmo disse, na área de competência, de conexão, digamos, com a 153, o único grande município é Concórdia, em Santa Catarina. A partir dali nós temos Irani, chega até Água Doce, mas são quatro, cinco municípios dos quais, em 92 quilômetros de extensão, portanto, 20% do total que nós estamos falando, quase 20%, e é uma rodovia no sentido sul-norte ou norte-sul. Não tem cabimento não haver, no trecho catarinense da rodovia, uma audiência presencial. Quer dizer, é um contrassenso. Ao longo da 470, com a inclusão de Rio-Sul, temos três; ao longo da 282, temos um; e, ao longo da 153... O público, só para dar um exemplo, onde existe talvez o ponto de acidente mais trágico, que é o famoso trevo de Irani... O trevo de Irani tem uma churrascaria em que é perigoso até... Quando a gente vai almoçar lá, pergunta se não está chovendo. Perto do cemitério de Irani, que é um cemitério histórico, da Batalha de Irani. Então, tudo ali é advertência, não ouvir a comunidade da cidade de Irani ou de Concórdia é uma conspiração.

Mas é o pedido que eu lhe faço, para esclarecer depois.

Neste momento, eu vou dar a palavra ao primeiro dos nossos convidados do outro lado do balcão, que é, por direito dos cabelos brancos e da representatividade, o Sr. Dagnor Roberto Schneider, nada mais nada menos que o Presidente da Federação das Empresas de Transporte de Carga e Logística no Estado de Santa Catarina (Fetrancesc), que vem com chumbo grosso. *(Risos.)*

O SR. DAGNOR ROBERTO SCHNEIDER (Para expor.) - Modéstia.

Boa tarde a todos, cumprimento especial, Senador Amin. Senador, primeiro um reconhecimento pelo seu trabalho, em especial pelo seu trabalho e sua dedicação em prol da infraestrutura do nosso estado, uma liderança política respeitada aqui em Brasília, muito respeitada em Santa Catarina, e tem toda a nossa deferência pelo trabalho desenvolvido, nosso reconhecimento.

A Secretária Viviane, dei um *feedback* para ela, Senador, há pouco. Disse que o senhor é um admirador do trabalho dela. Só que a gente precisa que ela entregue mais para Santa Catarina. Eu acho que ela olha muito para o Brasil...

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC. *Fora do microfone.*) - É para ela ficar com o sentimento de dívida.

O SR. DAGNOR ROBERTO SCHNEIDER - Agora entendi, entendi. *(Risos.)*

Quero cumprimentar o Marcelo, da ANTT, depois eu tenho um apontamento para fazer em relação à questão do trecho norte da BR-101; cumprimentar o nosso colega aqui, o Mauricio, e os demais colegas aí de Santa Catarina que prestigiam este momento tão importante.

A gente quer fazer algumas reflexões.

Senador, a gente traz aqui uma síntese de um trabalho que a gente está elaborando, e a gente propõe apresentar um trabalho mais analítico, por ocasião da última audiência do dia 16. Então, a gente quer desdobrar isso mais, em detalhes.

Então, acho que a gente já está meio adiantado. Qual é o propósito? A gente quer avaliar um pouquinho sobre o que traz o Programa de Exploração da Rodovia, apresentado através do PER, dos lotes, principalmente 1 e 3, das rodovias federais

de Santa Catarina; identificar eventuais inconsistências e tentar contribuir com alguns subsídios que possam modelar ou melhorar, eventualmente, a modelagem da proposta; verificar a efetiva aplicação também da capacidade incorporada ao modelo concessório; e avaliar também os projetos propostos desenvolvidos pelo Dnit, porque nós já temos muito trabalho que caminhou em Santa Catarina através das ações do Dnit, que deveriam ou mereceriam ser considerados neste momento.

Contextualizando um pouco mais, a gente vai falar um pouquinho sobre a realidade de Santa Catarina, para entender o que acontece em Santa Catarina. Santa Catarina é igual aos demais estados do Brasil? Qual é a realidade de Santa Catarina? Então, a gente vai trazer aqui um pouquinho sobre frota de veículos, caminhões, malha, densidade, acidentes, experiência de uma concessão mal concebida, análise técnica do modelo de concessão proposto e algumas considerações finais de uma forma bastante breve.

Já vamos acertar...

Então, é o seguinte: Santa Catarina tem a 6ª maior frota de veículos do Brasil e a 5ª maior frota de caminhões. Estado pequeno, mas com uma frota bastante robusta.

Aqui tem um grande gargalo pelo qual a gente começa a entender um pouco por que Santa Catarina é o que é - e a gente faz uma comparação com o nosso estado vizinho, o Paraná. E a gente fala aqui de competitividade.

Quando a gente olha para o território, Santa Catarina tem 95,7 mil quilômetros quadrados contra 199 do Paraná. Quando a gente olha para a malha total, Santa Catarina tem 7.174km pavimentados contra 19,6 mil do Paraná - pode ter algum "gapzinho" em função de obras mais recentes. Quando nós proporcionalizamos isso, malha por território, Santa Catarina tem 7,5km para cada 100km² de malha, e Paraná tem 9,9. Aqui a gente começa a entender um pouco por que Santa Catarina vive nesse conflito na mobilidade e na dinâmica da mobilidade e da logística no estado. Para que a gente ficasse igual ao Paraná, considerando o território, nós deveríamos ter, Viviane, mais 2,3 mil quilômetros pavimentados. Isso não conversa com o Estado de Santa Catarina. Essa realidade... Então, se nós temos um passivo que ficou ao longo dos últimos anos, Senador, é a infraestrutura rodoviária.

E aí tem um outro detalhe: quando a gente coloca a frota sobre a malha, Santa Catarina tem quase 6,7 milhões de veículos contra 9,6 do Paraná. Quando eu aplico essa frota sobre a malha, eu tenho 934 veículos em Santa Catarina, para cada quilômetro pavimentado, contra 492 do Paraná. O que isso representa? Dá para entender o que acontece em Santa Catarina?

Agora nós vamos entender algumas consequências desse cenário. No Brasil, nós temos...

Deixe-me conectar aqui, senão...

No Brasil, nós temos, *versus* Santa Catarina, acidentes... Para cada 100km quilômetros de malha federal, no Brasil, nós temos 108 acidentes; em Santa Catarina, temos 340. Feridos, 125 no Brasil; em Santa Catarina, 390. Óbitos, no Brasil, 9; em Santa Catarina, 18. Quando a gente entende que Santa Catarina ocupa o terceiro *ranking* em mortes em rodovias federais do Brasil, isso não conversa com Santa Catarina, né, Senador? Então, tem algo errado.

Mas o que está errado? É a referência em função do que nós olhamos para trás, a questão de malha e a questão de frota, o que acaba gerando esse conflito na relação do veículo com a mobilidade.

Agora aqui nós temos uma experiência que nós citamos uma experiência de concessão mal-sucedida. Nós temos aqui uma sequência de fatos ou de eventos que a gente gostaria de pontuar, para que a gente não tivesse os mesmos reflexos nas novas concessões que serão aplicadas à Santa Catarina.

Nós temos aqui uma concessão que tem 18 anos e nós não tivemos nenhuma revisão quinquenal. Nós tivemos aqui uma avaliação da ANTT em relação à concessionária que aponta que a concessionária não é uma concessionária que entrega um nível de serviço adequado, compatível, ou seja, ela tem uma performance ruim, e isso foi apontado em janeiro de 2025, nós tínhamos uma informação de 800 notificações - as notificações da ANTT ultrapassam 900 neste momento. E aí eu quero fazer um parêntese, Marcelo e Viviane, nós somos contrários, a Fetrancesc é contrária à otimização de longo prazo, por conta do quê? Por conta de um concessionário que não entrega nível de serviço e que não performa.

A discussão de encerrar o contrato em 2033 e incluir obras... E aí nós gostaríamos de fazer um chamado, Senador, para que a sociedade catarinense fosse convidada para entender e participar dessa discussão, para que não viesse um pacote pronto e depois a gente simplesmente tivesse que cancelar ou aceitar aquilo que está sendo proposto. Então, é a preocupação que a gente tem, porque esse modelo que foi contemplado efetivamente não foi um modelo de referência para Santa Catarina.

Aqui nós temos um pouco da realidade da BR-101, que todos já conhecem, mas o que é o cotidiano da BR-101 norte hoje? São essas notícias, essas manchetes que são lamentáveis, por exemplo: "Homem morre em engavetamento com 5 carros e 2 carretas [...]", motociclista... Enfim, todo dia nós temos acidentes na BR-101, que nos remetem a mortes, a congestionamento, interrupção da mobilidade. E, ainda mais, dos dez trechos de 10km de rodovia federal do Brasil mais

perigosos, quatro estão no trecho norte da BR-101. Portanto, o modelo de concessão aplicado no trecho norte da BR-101 não pode ser uma referência para as concessões futuras em Santa Catarina.

Agora só aportando, então, um pouco rapidamente aqui para a gente olhar quais são as principais preocupações que a gente traz em relação ao que está se propondo nos lotes sob concessão. Falando então, a BR-470 é o principal corredor logístico para os portos de Santa Catarina, tráfego pesado, forte pressão operacional sobre essa rodovia. Quando a gente fala da BR-282...

(Soa a campainha.)

O SR. DAGNOR ROBERTO SCHNEIDER - ... no trecho sob concessão, integração entre litoral e oeste catarinense, escoamento da produção agroindustrial, expansão econômica regional. Então, é um trecho de extrema relevância também para o oeste de Santa Catarina, conectando a produção agroindustrial, o grande volume é para exportação direcionados aos portos de Santa Catarina. Então, o corredor interestadual da BR-153, em que pese o trecho nesse lote ainda ser pequeno, é um importante corredor também para Santa Catarina.

Quais são os pontos críticos que nós entendemos ser relevantes e destacados? A questão...

Desculpem, a gente tem que fazer a conexão aqui.

A questão das duplicações que estão sendo propostas, a inconsistência dos gatilhos de duplicação, uso excessivo de terceiras faixas, desconexão com os projetos existentes no Dnit.

Aqui nós já temos a primeira. O Dnit vinha trabalhando na duplicação do trecho entre Indaial e Campos Novos, da 470, com o projeto da duplicação total desse trecho da rodovia. São 229km que já estão contemplados no projeto do Dnit e que nós entendemos que deveriam ser incorporados com o cronograma preestabelecido para todo esse trajeto.

Nós não podemos ficar na dependência dos gatilhos, e a gente vai ver o porquê desses gatilhos. Quem transita por essa rodovia... Esses dias eu andei assim... Eu estava indo do litoral em direção a Concórdia, aí eu comecei a observar: espere aí, talvez, se duplicar até Pouso Redondo, acho que dá. Aí vou um pouquinho mais para a frente... Não dá. Tem que ser até Rio do Sul. Aí você chega a Rio do Sul e diz: "Mas vamos um pouquinho mais para a frente?". Não dá, Senador. Não dá, Viviane. Quem transita pela rodovia... Estamos falando de vivência prática, e, quando a gente olha os caminhões de contêiner transitando pela rodovia, a gente começa a entender o que isso... Hoje, 50km duplicados, neste momento, aliviaria, ajudaria, mas nós não podemos falar num contrato de concessão de 30 anos pensando em gatilhos futuros, que talvez... Gatilhos futuros também deveria ter na BR-101 Norte, onde nada aconteceu. Nesse período de 18 anos, nós não conseguimos fazer nada além daquilo que originariamente havia sido concebido.

Eu entendo que o momento é oportuno para a gente fazer essa discussão. Se eventualmente não couber dentro do contrato de concessão, que se discuta, Senador, a possibilidade de fazer uma PPP. O Governo Federal não iria fazer aporte, não deveria fazer aporte na infraestrutura rodoviária de Santa Catarina? Então, que aporte junto com as concessões, para que nós tenhamos os investimentos que efetivamente nós precisamos para Santa Catarina.

Quando a gente fala em gatilhos, Secretária e Marcelo, nós estamos vendo que há uma inconsistência. Quando as normas técnicas propõem um determinado conceito, e a gente olha para aquilo que está sendo proposto como gatilho... Nós estamos vendo aqui, por exemplo, que a duplicação recomendada na norma técnica indica um fluxo de 10 mil a 12 mil veículos, ponderado. E aqui, quando a gente olha os gabaritos que estão sendo propostos, nós estamos falando de 20 mil, 15 mil, 16 mil, para se discutir a implementação de todas as fases que contemplam um processo de duplicação. É projeto... As etapas eu não sei, mas é uma série de etapas para que a gente tenha essas obras incorporadas.

E a gente vai começar a falar de duplicação, Senador, quando já colapsou. Não dá. Nós não podemos esperar essa realidade, nós não podemos esperar e permitir que se repitam os mesmos equívocos do passado. Eu entendo que o momento é oportuno para que a gente faça efetivamente as reflexões necessárias e que se garanta que efetivamente o modelo de gatilho, se foi assim estabelecido, tenha a concepção adequada em relação ao aumento de tráfego que está sendo concebido... *(Pausa.)*

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC. *Fora do microfone.*) - Entrou em greve.

O SR. DAGNOR ROBERTO SCHNEIDER - Concluiu a jornada dele. Já foi a jornada.

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC. *Fora do microfone.*) - Alguém aí pode ajudar? *(Pausa.)*

O SR. DAGNOR ROBERTO SCHNEIDER - O.k. Legal.

Então, o modelo reage tarde ao aumento de tráfego, as obras são entregues anos após a saturação - que nós vínhamos falando -, há risco de congestionamento prolongado e gatilhos acima dos padrões técnicos. Então, é isso que nós identificamos na questão dos gatilhos como sendo uma inconsistência para que a gente possa suportar o crescimento, gerando saturação, gatilho, projeto e, eventualmente, ter disponibilizada a obra.

Vamos ver se agora volta.

Não. Próximo.

Com relação ao uso, inclusive, da terceira faixa como solução estrutural. Então, o que a gente entende aqui é que, em vez de duplicação, está se pensando e olhando como uma alternativa a utilização de terceiras faixas. É uma solução mitigadora e não estrutural; não elimina conflitos frontais, que é um outro grande risco que a gente vê hoje, que são os acidentes frontais, que são os fatais, que efetivamente...

Eu usava um exemplo, Senador, de uma fatalidade que nós tivemos, lamentável, na região de Indaial, naquela região. De manhã - 7h da manhã -, um caminhão de uma suposta panificadora, o motorista embriagado - 7h da manhã - cruzou a faixa de direção, invadiu a pista contrária, matou a avó, a mãe e o neto, três pessoas. Espere aí, mas isso é uma atitude criminosa que aconteceu. Mas pergunto: se nós tivéssemos uma rodovia duplicada, esse crime poderia ter sido evitado, não é? Não quero eximir uma coisa com a outra, mas, se nós tivermos uma infraestrutura adequada, nós teremos mais segurança viária em nossas rodovias.

O próximo, por favor.

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC. *Fora do microfone.*) - Mas a terceira faixa alivia.

O SR. DAGNOR ROBERTO SCHNEIDER - Alivia na subida, normalmente. Ajuda. Não, a terceira faixa é paliativa. Entre não ter e ter...

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC. *Fora do microfone.*) - Alivia...

O SR. DAGNOR ROBERTO SCHNEIDER - Alivia, mas não resolve.

O que a gente traz aqui é uma matriz crítica ao programa de exploração apresentado: ampliação insuficiente de duplicações; dependência de gatilhos volumétricos que não estão adequados; uso excessivo de terceiras faixas; saturação logística atual e futura, já presente; a compatibilidade com os estudos - ou a incompatibilidade -, é preciso compatibilizar com os estudos do Dnit; consideração do impacto do tráfego pesado; risco de gargalos regionais; impactos urbanos nos municípios lindeiros; custo social dos acidentes; desequilíbrio entre pedagiamento e a entrega física.

Rapidamente aqui, nós vamos falar do lote 3. Aqui, a gente tem várias questões que já foram abordadas. Eu vou tentar...

Pode avançar, por gentileza. (*Pausa.*)

Mais um.

Aqui, nós falamos da 480, que é uma rodovia que conecta a divisa do Rio Grande do Sul com a BR-282, transitando por dentro de Chapecó. É um trecho mais quase que urbano, local, mas pega um tráfego extremamente pesado, movimentando a agroindústria pujante do oeste de Santa Catarina, quando ingressa na BR-282 em direção ao Trevão do Irani. Então, nós temos todo o escoamento da produção agroindustrial do oeste de Santa Catarina, que é um dos principais produtores de suínos e aves, principalmente direcionados aos corredores de exportação, e conectando ainda com a BR-153.

Por favor, o próximo.

O que a gente identifica nesse trecho? A ausência de obras de arte; duplicações restritas, porque aqui também nós já tínhamos um projeto...

Temos um projeto de duplicação de Chapecó ao Trevão do Irani - que já estava no Dnit sendo discutido, como uma obra que já deveria ter sido incorporada, até acho que já estava no projeto de 2015, não é, Senador? -; a inconsistência, a mesma inconsistência dos gatilhos; e a desconexão com os projetos já existentes do Dnit.

E aí, quando a gente chega no Trevão do Irani, Senador, o que a gente percebe? Nós temos ali um tráfego pesado de 35% sobre o trevo. Então, é um movimento de veículos pesados. Não há previsão de implementação...

Por favor, o próximo.

Não há previsão de implementação de viadutos em todo o Lote 3 de concessão, inclusive para os entroncamentos entre as rodovias federais ao longo de todo o período de concessão.

O PER prevê a transformação da interseção 153-282, que é o Trevão do Irani, em um trevo completo, em um único nível, sendo que o projeto do Dnit já tem uma contemplação e um conceito diferente, muito mais adequado para a realidade dessa região. Então, deveria ser também considerado.

E, aqui, a gente fala... Quando vínhamos em tratativas com o Governo Federal, Viviane, essa obra era para ser uma obra... Inclusive, já tem uma emenda parlamentar do Deputado Pedro Uczai, se não me engano, ou algo parecido, para que tivéssemos celeridade na execução desta obra. E a previsão da execução desse trevo é para o sexto ano da concessão.

Próximo, por gentileza.

Aqui nós falamos, então, da previsão da implantação de passagem inferior, enfim, são detalhes mais técnicos em relação ao desdobramento dos projetos para aquela região. Acho que precisa ter um aprofundamento, um detalhamento maior, para que a gente tenha, efetivamente, nesse trecho também, as obras que são evidentemente necessárias. E falamos aqui também do Trevão do Irani, do projeto já existente.

Próximo, por gentileza.

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - E o projeto não é num nível só?

O SR. DAGNOR ROBERTO SCHNEIDER - Oi?

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - O projeto do Dnit não é em um nível só?

O SR. DAGNOR ROBERTO SCHNEIDER - Não é um nível só.

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - Não é.

O SR. DAGNOR ROBERTO SCHNEIDER - É viaduto. Não é. É outro projeto.

E quando a gente fala aqui dos gatilhos, a gente vê a mesma realidade, então, desconectado com relação às recomendações das normas técnicas. O que a gente vê? Uma expansão crescente da frota de veículos de Santa Catarina. Nós temos um crescimento da frota, nos últimos dez anos, de 50%. Santa Catarina foi o estado que mais recebeu migração nos últimos cinco anos; mais de 350 mil novos habitantes no estado.

Próximo, por gentileza.

E quando a gente fala também da matriz crítica, com relação a esse lote, ela segue mais ou menos o mesmo raciocínio do anterior.

O próximo, por gentileza.

Para a gente finalizar aqui, então. A presente análise sustenta que o modelo proposto subdimensiona a necessidade de duplicações, na nossa visão; mantém dependência excessiva de soluções pontuais e paliativas; reproduz um padrão histórico de atraso estrutural da malha rodoviária federal em Santa Catarina.

Essa é uma responsabilidade nossa, na articulação da interação com o Governo Federal, para que Santa Catarina tivesse recebido os investimentos a que faz jus pela relevância do seu estado.

Próximo, por gentileza.

Nesse sentido, propõe-se que o PER seja completamente revisado, incluindo, pelo menos: ampliação das duplicações, viadutos, contornos e vias marginais obrigatórios no PER; cronograma físico fixo para duplicações na 470 e na 282 (projetos existentes no Dnit); revisão dos parâmetros de acionamento dos gatilhos nas demais rodovias; compatibilização com os EVTEAs e projetos do Dnit, mitigando riscos de incompatibilidade e insuficiência de soluções; avaliar a necessidade de investimento público complementar.

É na linha que a gente está falando.

Ah, não, mas, se a gente tiver que fazer todos esses investimentos de duplicação, a tarifa não comporta, a concessão não comporta. Santa Catarina merece, precisa, e cabe mais recurso federal.

Vou fazer um parêntese aqui, Senador, se me permite. Deixe-me só finalizar aqui e, depois, eu vou fazer uma referência com relação a isso.

Considerações finais.

O próximo, por gentileza.

A crítica ao modelo proposto pelo Programa de Exploração Rodoviária (PER) não reside na concessão, mas na insuficiência da resposta estrutural proposta para os principais corredores logísticos de Santa Catarina, isto porque nós não falamos ainda da BR-282, que não é objeto neste momento e que precisa entrar em nossa pauta.

A próxima, por gentileza.

Só gostaria de fazer uma referência ainda quando a gente fala que Santa Catarina merece mais do Governo Federal. Nós temos um apontamento que é do Governo Federal e Santa Catarina, nos últimos cinco anos - eu vou fazer um paralelo entre os três estados do Sul -, é o estado que mais contribui com o Governo Federal e é o que menos recebe retorno do Governo Federal.

Em que proporção? Santa Catarina recebeu, nos últimos cinco anos, menos de 15% de contrapartida federal. Mas isso é pacto federativo, isso, não sei o quê, não vou entrar no mérito. Enquanto isso, o Paraná recebeu 28% e o Rio Grande do Sul recebeu 25%.

Se é por conta do pacto federativo, Senador, que nós não podemos receber mais recursos em Santa Catarina, nós podemos receber mais recursos diante da sensibilidade, diante da relevância que o estado tem para com o Governo Federal, porque nós somos o quinto estado que contribui mais com o Governo Federal. E, para contribuir mais, nós precisamos ter mais infraestrutura para continuar contribuindo mais, para gerar mais recursos para o Governo Federal. O Governo Federal precisa entender isso.

E eu quero dizer que nós não podemos ser vítimas de eventual diferença que possa existir, não estou dizendo que existe, ideológica entre um Governo A e um Governo B, penalizando a sociedade catarinense. Santa Catarina paga, Senador, economicamente e paga com as vidas que se perdem. E a gente não pode mais continuar aceitando e entendendo que morte em trânsito é algo normal, porque é algo do nosso cotidiano. Isso não pode mais. Nós precisamos reagir!

Santa Catarina paga um preço muito alto pela realidade que nós vivenciamos hoje e que é fruto de algo que nós não fizemos na linha do tempo. Quando a gente fala de infraestrutura, são investimentos de longo prazo, e a gente precisa de muita responsabilidade na hora de tratarmos esses novos momentos de concessão para Santa Catarina.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - Bom, eu não vou passar a palavra já, porque nós vamos ainda ouvir o representante do Codensul e o representante da Fiesc.

Só vou pedir, porque eu não fui generoso, fui compreensivo com a manifestação do meu amigo Dagnor, porque ele tinha substância, e isso que ele está falando é justo que seja conhecido por quem vai fazer as reuniões. Não são dados de palpite, são dados... Considero impressionante, primeiro, a evolução populacional dos três estados do Sul, para não falar do Brasil todo. Nós somos o estado que recebeu, em termos absolutos, mais migrantes internos do Brasil. Em São Paulo diminuiu a população e em Santa Catarina, num território menor, pequeno, com 1,1% do território brasileiro, recebeu mais de 500 mil moradores, habitantes, segundo o IBGE, em uma estatística local. E há esse déficit de quilômetros de rodovia federal por habitante, por caminhão, por veículo, o que salta aos olhos.

Especificamente no caso do Dr. Cleber Stassun, nós vamos ouvi-lo e agradecer. Quero agradecer pelo fato de a ANTT já ter aberto uma porta, que vai ser muito bem utilizada, e hoje o senhor vai ter uma prévia dela.

Rio do Sul fornece ao Brasil - e aí eu agradeço ao Prefeito e à organização local - um exemplo de preocupação regional. O Condensul é um farol que vai nos iluminar e vai certamente iluminar também as decisões da ANTT e do Ministério dos Transportes, no caso particular da BR-470 serra acima.

Por favor, Cleber.

O SR. CLEBER STASSUN (Para expor.) - Senador, agradecemos muito pela deferência, pelo convite. É uma oportunidade inigualável para a gente estar aqui nesta Comissão hoje.

Quero dizer aqui à Sra. Viviane e também ao Marcelo, que nós, em Rio do Sul, acompanhamos diariamente o trabalho de vocês. Vocês certamente não nos conhecem, mas nós os conhecemos.

O que eu tenho aqui em mão são todos os documentos, pareceres, instruções do ministério, da ANTT, do Dnit, e é um pouco disso que a gente vai trazer aqui hoje para o debate. São insumos produzidos por vocês, que nós analisamos no Município de Rio do Sul.

Então...

Estou tentando passar aqui e não está dando certo.

O nosso conselho é um conselho de desenvolvimento vinculado à Prefeitura de Rio do Sul. Nós temos uma Câmara Técnica de Infraestrutura de Transportes, e eu represento, no conselho, a associação empresarial do município.

Temos aqui... Nem vou falar do papel estratégico da rodovia, porque todos já o conhecem, mas nós queremos começar falando de história. O Senador Esperidião gosta muito de história, então esse trecho aqui, Senador, também é importante para que a gente reconheça o que já se tentou em relação à BR-470 em Santa Catarina.

Nós temos, de 1998 a 2012, uma primeira tentativa de concessão. A rodovia entrou logo nos primeiros projetos de desestatização, e a gente teve essa primeira tentativa de concessão dessa rodovia frustrada. Inclusive, no tribunal de contas do estado, no Tribunal de Contas da União, até no STF, houve ampla discussão sobre essa tentativa de concessão em parceria com o Governo do estado.

Tivemos uma segunda tentativa de concessão, em que a BR-470 esteve na terceira etapa de concessões, fase 2. A gente pediu um posicionamento para o ministério - na época, pela associação empresarial - e, no posicionamento que nós tivemos, a devolutiva foi que, de acordo com o critério de conveniência e oportunidade, outras ações foram priorizadas, e essa segunda tentativa não avançou.

Lá em vermelhinho, a gente vê o que era previsto nesses documentos, nessa modelagem, em termos de entrega de duplicação para o nosso segmento lá em Rio do Sul. Era no décimo ano de concessão. Então, nós tivemos acesso à íntegra desses estudos via Lei de Acesso à Informação - requisitamos, recebemos e analisamos - e tivemos outra tentativa de concessão, da BR-153/282/470 e SC-412.

Vejam que, no início - temos aqui, inclusive, o parecer da época -, se falava em R\$27 a cada 100km de tarifa-base - no começo dos estudos -, e, por um ponto muito importante que a gente vê lá em vermelhinho na tela... Porque, na época, se falava em 544km de concessão nessas rodovias, mas esse documento não é nosso, esse é um documento interno do Ministério dos Transportes à época, que coloca que o estudo apontou que a capacidade da rodovia em pista simples estava esgotada, sendo necessária a duplicação de 502km. Isso não são palavras nossas, são palavras do ministério e são palavras de 2018.

Vejam que se passaram quase dez anos dessa fase, e o ministério, já à época, entendia a necessidade de duplicação de toda essa malha. Então, não é de hoje.

Em 2021, esse empreendimento, então, que vinha sendo analisado, logo no início do ano, foi considerado inviável. A gente acompanhou - tem todos esses documentos também -, acompanhou a evolução dessa modelagem, e chegamos a 2020.

Antes de encerrar um, já começaram as tratativas - e aqui a gente destaca - entre, na época, o Ministério da Infraestrutura, a EPL - se não me engano; hoje, Infra S.A. -, o Governo do estado e a SCPar, apresentando uma proposta para toda a malha catarinense, incluindo as federais e também as rodovias estaduais.

Em 2021, foi firmado esse acordo com o BID para estruturar essas modelagens, e as estaduais foram excluídas, considerando as dificuldades na obtenção de dados gerenciados junto ao estado ou de antes sob seu controle, e a ausência de acordo para a delegação dos referidos segmentos, que é o que a Sra. Viviane nos detalhou logo no início da sua fala, antes, também. Então, confere com essa situação.

E aqui a gente avança... Em 2024, nós tivemos, só no caso da BR-470, o avanço dos projetos pelo Dnit. Gostaria de reforçar aqui que - palavras do Dnit, do estudo de viabilidade iniciado em 2009 e entregue em 2014 - é altamente recomendável, em caixa-alta, que a Proposta nº 2... Na época tinha uma proposta considerada econômica, que incluía terceiras faixas, muito parecida com o que nós estamos discutindo hoje, uma proposta de se duplicar tudo até a 116, no caso da 470. Era altamente recomendável em 2014 que isso acontecesse.

Em 2018, o ministério reforçou a necessidade de se duplicar toda a extensão dessa malha; e, em 2024, nós tivemos o Dnit contratando os projetos de duplicação em oito lotes, estendendo esses projetos até o Município de Campos Novos. Então, o estudo está em desenvolvimento, e nós tivemos acesso à íntegra dos estudos de traçado, dos estudos de tráfego de quatro dos oito lotes já em Rio do Sul, e começamos a analisar esse material.

E vejamos só que interessante: em março de 2025, o Dnit consultou o Ministério sobre a necessidade de continuar tudo que ele vinha fazendo no estado. E, logo na sequência, a gente vê que foi protocolado isso junto ao Ministério, se continuava ou não com essas ações desenvolvidas. E vejamos só: lá no mês de maio... Inclusive esse documento tem a assinatura da Sra. Viviane sugerindo a continuidade de todas as ações pelo Dnit, até para um potencial aproveitamento nessa modelagem, nessa futura concessão de tudo aquilo que o Dnit vinha fazendo. E é o que a gente esperava ver nessas propostas que estão vindo às audiências públicas. Vejamos só, estamos falando de maio.

No dia 4 de julho, o Ministério recebeu, da Infra S.A., então, o EVTEA, toda essa modelagem, a gente vê ali o rol de arquivos: modelagem econômica financeira, Opera, primeira versão - quatro de julho, vamos atentar para essa data. Já no dia 12 de julho, teve um parecer favorável a toda essa modelagem. E aqui a gente pode dizer que foi um cara-crachá em relação às questões regulatórias, ao cumprimento dos requisitos. E a gente vê que, em poucos dias, avançou, com um parecer favorável, dentro do Ministério, essa modelagem da concessão.

Quero fazer um comentário aqui. A gente abriu a modelagem econômica financeira e, se não me engano, só esse arquivo de Excel tem mais de 600 abas. Se a gente abrir o outro arquivo de Capex e Opex, são mais 600 abas também. Então, é

muito difícil de analisar. A gente dá os parabéns ao Ministério, que conseguiu analisar em tão pouco tempo todos esses arquivos aqui, para que isso avançasse dessa forma.

A gente tem aqui, no dia 20 de agosto, um despacho de viabilidade jurídica para aprovação dos estudos de viabilidade. E tivemos, já no dia 21 de agosto, a 470.282.153 entrando na força-tarefa que foi criada para acompanhar, avaliar e instruir os processos de audiências públicas. No dia 27 de agosto, temos o histórico da aprovação, então, dos estudos de viabilidade técnica.

E quero colocar aqui algo que nos chamou a atenção: tem uma planilha que foi mostrada aqui no início, uma imagem, na apresentação do Ministério, e é a terceira vez que eu vejo aquele arquivo e a terceira vez que a gente vê os valores diferentes. Então, principalmente na parte do Opex, aumentou bastante em relação à primeira versão. E, logo na frente, a gente vai chamar um pouco a atenção sobre isso, porque os valores vêm mudando, inclusive em relação àquilo que está dessa modelagem inicial que chegou no Ministério...

(Soa a campanha.)

O SR. CLEBER STASSUN - ... e da modelagem que a gente tem aí disponibilizada nas audiências públicas.

Chamo a atenção de um outro ponto: em março de 2026, o Dnit fez uma análise de compatibilidade entre os seus projetos e aquilo que vinha na modelagem da concessão. E aqui não são palavras nossas, são palavras do Dnit, naquela coluna da análise comparativa, diz que as soluções do PER não refletem o escopo do que vem sendo feito pelo Dnit, e aqui a própria Fetrancesc já mencionou esse aspecto.

E a gente chama atenção, agora, sim, também no caso da BR-282, onde o escopo do Dnit previa a duplicação de todo aquele segmento, e, no PER, para o Dnit, não ficava clara ou explícita a duplicação daquele segmento. Então, essa é uma posição que foi dada ao Ministério depois, posteriormente, pelo Dnit.

E aqui, também, há a inclusão da necessidade de fazer um posicionamento sobre a pertinência de compatibilização entre as soluções previstas, então, pelo Dnit e pelo Programa de Exploração da Rodovia.

Nós tivemos logo no mês, no dia 7 de maio, então, a aprovação das audiências públicas. Nós acompanhamos essa reunião da ANTT e nos surpreendemos, em um primeiro momento, pela ausência de Rio do Sul, mas agradecemos ao Dr. Marcelo pela inclusão do Município de Rio do Sul para receber esta audiência. Para nós é essencial discutir esse tema, extremamente caro. Para vocês terem uma ideia, desde 1990, Rio do Sul e Blumenau trabalham juntas pela duplicação da BR-470. Desde 1990. Então, é importante a gente entender o que isso representa para nós. E aqui é um pouquinho daquilo que eu vinha falando dos acompanhamentos que a gente faz e de quanto esse material veio evoluindo nos últimos meses.

Aqui são algumas preocupações do Codensul. Eu gostaria de avançar um pouco mais.

O escopo inicial da concessão então inferior à necessidade do que já tinha sido colocado no Evtea, nas notas técnicas do próprio Ministério dos Transportes e também nas notas técnicas que instruem a elaboração dos projetos de duplicação pelo Dnit. Um outro ponto é que o Dnit está investindo hoje 30,5 milhões em projetos de duplicação. E quando a gente olha a modelagem econômica financeira, nós temos ali mais de cem milhões para projetos, na modelagem financeira, com 90 milhões só para a 470. Então, entra aquela situação de a gente aproveitar para melhorar a questão da competitividade da tarifa e da aceitação da tarifa. Esse é um ponto crítico-chave aqui para o qual a gente tem que chamar atenção.

Tem um outro ponto em que Rio do Sul nos chamou a atenção, e eu já falei aqui sobre isso. São os diferentes valores divulgados, em relação aos investimentos, nas planilhas que chegam às audiências públicas, nas informações que o Ministério divulga. Então a gente não tem muita segurança de um número único sobre o quê, de fato, vai ser investido. Isso aqui que a gente está trazendo... Têm as referências dessas situações que a gente está trazendo. E hoje, inclusive, a gente viu que a informação anterior era de um Capex de 6.4 e Opex de 6.7. Era uma informação de 7/4. Hoje a gente viu Opex já em 7.6 na apresentação que foi feita aqui pelo Ministério. Então isso nos chama a atenção.

Vejam só aquilo já trazido aqui pela Fetrancesc.

A gente comparou, é claro que aqui é o VDMA equivalente, que não é o mesmo do que o VDMA que o Dnit está usando. Mas no trecho, no Km 86, o gatilho está atrelado a um VDMA equivalente de 16.681. Mas nos estudos de tráfego da duplicação, no mesmo Km, a gente já tem ali uma medição do período que foi feito, era um período de uma semana, de 18.640 veículos-dia. Então, não são, não são... Por isso estou colocando aqui que VDM não é o mesmo que VDMA equivalente. Mas nos chama a atenção essa questão dos números. Se convertidos ali depois, pela questão dos pesos que cada veículo tem, isso precisa ser observado.

Foi colocado aqui também o caso do Trevo de Irani. Nós temos outras observações em relação àquilo que o PER está trazendo para o Município de Rio do Sul, por exemplo, e aquilo que vem de proposta pelo Dnit. Nós temos um ponto crítico que é um acesso ao município, e quando a gente olha o que o Dnit propõe em termos de solução, nós temos aqui

uma interseção em dois níveis com retornos, rotatória e o caso da concessão com a previsão de basicamente uma passagem inferior, e aqui já com o término do trecho em duplicação no caso do Município de Rio do Sul.

Tem outro ponto para o qual a gente chama atenção: que os estudos que estruturam a concessão consideram faixas de domínio divergentes daquelas que estruturam os projetos em duplicação no Dnit. E aqui a gente traz um apontamento: isso aqui é do estudo de viabilidade, que está anexo ao material da audiência pública.

Vejam que do km 86 ao km cento e... Não estou conseguindo ver direito aqui, mas são mais de 100km. Não foi informada na modelagem a faixa de domínio, e aí quando vem a explicação: "Para os trechos que continham todas as larguras como 'Indefinida' ou para os trechos que não foram relacionados nos documentos de consulta, foi considerada a largura de faixa de domínio de 40 metros para cada lado".

Vamos ver um exemplo aqui na prática da nossa preocupação.

Esse aqui é o Município de Apiúna, todos conhecem aqui - acho que a grande maioria conhece o desafio que é o Município de Apiúna -, e aquele recorte lá em cima é de uma nota técnica do Dnit: "O segmento compreendido entre o km 96 [...] e km 99 [...], que coincide com a área central da travessia urbana [...], não possui faixa de domínio definida, uma vez que quando da implantação [...] a cidade já existia e optou-se por seguir o traçado urbano, sem desapropriações". Em cima, aquele pontilhado preto que a gente vê é o 40 mais 40 que está no Evtea e nas plantas, no projeto funcional da ANTT.

Então, a gente entende que a ANTT está considerando ali que existe uma faixa de domínio, mas, quando a gente olha para o material que o Dnit está usando para instruir os projetos de duplicação, é diferente. Então, aqui embaixo é de um *as built* do Dnit, a que a gente também conseguiu ter acesso e que mostra a dificuldade em relação à faixa de domínio nessa questão da travessia do Município de Apiúna.

A gente faz a mesma alusão, por exemplo, ao Município de Pouso Redondo. No Município de Rio do Sul, nós por três vezes conseguimos pelo conselho de desenvolvimento barrar a iniciativa municipal de reduzir as faixas não edificantes paralelas à faixa de domínio da rodovia, porque uma lei federal permitiu que fosse feito.

Então, nós analisamos muito essa questão da faixa de domínio, da questão de faixas não edificantes, e isso a gente entende que se reflete nessa próxima lâmina: "Os estudos da ANTT preveem R\$ 10,4 milhões para desapropriações, com R\$ 4,78 milhões associados à BR-470/SC [...] [Isso é um material extraído da modelagem econômica financeira, mas a mesma informação os senhores podem consultar nos contratos que estão disponíveis e anexos.], mais R\$ 32,6 milhões para reassentamentos e realocação de ocupações irregulares [...]".

E a gente chama atenção para que, só nos lotes de 1 a 4, em duplicação, foram consumidos mais de R\$200 milhões em desapropriações, exceto - não está incluído aí ainda - a questão dos valores judicializados, porque aí é outra conta que tem que se somar nesses R\$200 milhões.

Então, a nossa preocupação é que a modelagem da concessão possa estar subestimando esses valores, o que também pode trazer uma questão de um risco bastante grande para o cumprimento dos prazos, principalmente os que a ANTT e a modelagem estão sugerindo para implantação das duplicações, que são do quarto ao sexto ano, então, essas obras de duplicação.

A gente tem aqui um outro ponto para chamar atenção, mas é de forma preliminar, também, a título de preocupação. Nós ouvimos muito lá em Santa Catarina o seguinte... E aqui a gente não está em nenhum momento fazendo uma posição contrária, favorável à modelagem ou à concessão - que fique claro isso -, estamos trazendo preocupações, mas a gente ouviu muito no Codensul que nós tínhamos e temos que trabalhar para viabilizar essa proposta de concessão, e a gente foi buscar como as concessões têm se comportado no estado. Esquecemos a 101 Norte porque todos já a conhecemos, mas a gente foi atrás de algumas informações sobre o caso da 101 Sul, e nós temos aqui um parecer do dia 18 de maio, que é uma nota técnica da própria ANTT no Estado de Santa Catarina, que trata do cumprimento do programa de exploração rodoviária no trecho sul da BR-101.

O parecer está aqui à disposição dos senhores, mas eu gostaria de fazer uma leitura rápida de alguns pontos. A conclusão e os encaminhamentos:

c) Sugere-se a emissão de Alerta de Potencial Inconformidade em desfavor da Concessionária [...] referente [a]:

[...]

III - 63 (sessenta e três) obras obrigatórias "não iniciadas" previstas para o 6º ano de Concessão no PER.

Então, nós temos que entender que não é só a 101 Norte que tem problemas, precisamos avançar na questão do cumprimento do que está previsto na BR-101 Sul. E a nota técnica fala inclusive da dificuldade de governança, de acesso

a informações, comparação com o que está na versão 1 do PER para a ausência de uma versão nº 2, trazendo aqui também um apontamento de que a concessionária, até aquele momento, não tinha apresentado...

(Soa a campanha.)

O SR. CLEBER STASSUN - ... resposta ao alerta de potencial inconformidade.

Indo já para o final - peço desculpas pelo adiantado -, qual é a nossa visão neste momento no Codensul? A gente entende, principalmente, pela necessidade de fazer o aproveitamento daquilo em que o Dnit tem trabalhado. É um investimento público importante, é um investimento de que Santa Catarina precisa em relação às rodovias federais, e não somos nem nós aqui que estamos falando sobre isso, são as informações que o próprio Governo Federal nos traz aqui a partir dessa apresentação.

A gente vinha pedindo a questão da audiência pública em Rio do Sul e agradece pela realização. Entendemos - e aqui a gente ratifica também o entendimento da própria Secretaria Nacional de Transporte Rodoviário - pela necessidade de continuidade de tudo o que o Dnit está fazendo até que haja um contrato efetivamente assinado, até porque é a responsabilidade que ele tem. E a gente se preocupa com isso principalmente pelo fato de, em 2025, o Dnit ter consultado o ministério sobre se precisava continuar, e aí nos gera uma insegurança: será que esses projetos continuam? Será que se paralisam? Então, a nossa visão é ratificar o posicionamento do ministério de que o Dnit, enquanto continuar com a rodovia, tem que continuar com as suas iniciativas.

E a compatibilização de soluções críticas em relação àquilo que o Dnit traz, e as soluções propostas no PER, desde que estas não inviabilizem a proposta de discussão da ANTT, porque a gente sabe que, se colocar na íntegra a proposta que o Dnit traz, possivelmente a gente vai ter uma tarifa que as pessoas não vão aceitar pagar, e a gente entende isso. Temos que trabalhar para ter uma tarifa aceitável, mas também para que Santa Catarina tenha as respostas de que o estado precisa.

Por fim, aqui: o imediato aproveitamento dos estudos de tráfego e estudos de traçado dos projetos de duplicação em desenvolvimento pelo Dnit, de forma a reduzir ou confirmar incertezas dos estudos de viabilidade da concessão, principalmente nos aspectos da delimitação das faixas de domínio, que é uma questão que nos preocupa pelo conhecimento que a gente tem da região, de desapropriações e desocupações, análises realizadas, ampliação de capacidade, melhoria na implantação de trechos novos, contornos, túneis. A gente sabe que o Dnit está prevendo tudo isso e que a modelagem da concessão é bem mais enxuta.

Então, para encerrar, eu tinha feito aqui um apontamento em relação às falas.

(Soa a campanha.)

O SR. CLEBER STASSUN - A tarifa, de fato, não pode ser um inibidor para o desenvolvimento, como a senhora falou. A gente tem que cuidar disso e a gente tem ciência.

A gente entende que essa modelagem traz, de fato, Marcelo, avanços em relação às modelagens anteriores que vieram. A gente vê, principalmente, o fator de uma série de outras situações que estão postas ali para trazer uma garantia maior para a questão do cumprimento daquilo que está previsto no PER e daquilo que colocou o Dagnor: a experiência de uma concessão malsucedida. Isso nós precisamos olhar muito em Santa Catarina porque, talvez, não seja só um exemplo. A gente precisa monitorar melhor, *pari passo*, aquilo que vem acontecendo em todas as concessões para que se possa aperfeiçoar, a cada dia, a questão da logística no estado.

A gente viu um valor, também, em relação à terceira proposta de concessão. Essa me chamou bastante a atenção. A gente tinha, se não me engano, 60 paradas de ônibus previstas na primeira modelagem, na modelagem anterior, da concessão anterior. Nessa modelagem, elas subiram para mais de 200. Isso, no PER, implicam R\$120 milhões em investimento. São questões assim que a gente traz, são dados até curiosos, porque a gente, hoje, não percebe isso como uma necessidade tão premente ou como algo que o próprio Dnit tenha levado tão à risca no que diz respeito à questão de investimentos que, não sei se posso dizer, são acessórios. A gente sempre olha para a questão do nível de serviço, se preocupa com a rodovia, hoje, com nível de serviço E e F em praticamente todos os segmentos.

(Soa a campanha.)

O SR. CLEBER STASSUN - Mas tudo o que a gente puder fazer para aperfeiçoar e refinar, como você falou, Marcelo, a questão dessa modelagem, é importante. Santa Catarina precisa disso.

Mais uma vez, a gente agradece a oportunidade de Rio do Sul estar aqui fazendo parte deste belo debate.

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - Eu agradeço as suas colocações e tenho certeza de que isso vai ser comentado por ambos os nossos convidados.

Concedo a palavra ao senhor Antônio... Agora sou eu que estou precisando de uns óculos aqui.

Antônio Carlos Bandeira Guimarães Filho, que representa aqui a Facisc.

O SR. ANTONIO CARLOS BANDEIRA GUIMARÃES FILHO (Para expor.) - Boa tarde a todos. Parabéns, Senador Amin pela iniciativa.

O meu agradecimento, evidentemente, é pela participação do Dr. Marcelo, da Dra. Viviane. Eu tenho lembranças fantásticas de reuniões havidas anteriormente com a senhora. Meus parabéns!

Os dados técnicos e as argumentações colocadas até aqui foram bastante suficientes para entender a preocupação que Santa Catarina tem com um processo de desenvolvimento que vem sendo feito pelo povo catarinense a despeito, eventualmente, de que o retorno sobre o que Santa Catarina contribui não esteja acontecendo.

Os números citados pelo Presidente Dagnor são extremamente interessantes quando se comparam volume de frota, movimentação e proporcionalidade de quilômetros pavimentados ou não, porque nós temos um fator excepcional em Santa Catarina: todo o tráfego do Rio Grande do Sul que sobe para o Sudeste e para o restante do país passa por Santa Catarina. Então nós temos que somar à movimentação citada pela Fetranesc toda essa movimentação que se acumula, aumenta e passa por Santa Catarina. As rodovias de Santa Catarina são bases de tráfego para a movimentação do Rio Grande do Sul, na ida e na "frida".

Então, o que nós queríamos colocar é que a visão da Facisc é no sentido de que Santa Catarina não pode ser penalizada pela competência, quer dizer, pelo desenvolvimento que Santa Catarina vem proporcionando ao seu povo, pela contribuição que Santa Catarina desenvolve relativamente ao restante do país.

Nós temos cinco portos extremamente eficientes, com movimentação crescente; nós temos uma produção industrial portentosa e nós oferecemos emprego. Nós temos, como bem citado pelo Senador Amin, um nível de imigração interna fantástica, além de receber novos moradores que migram de Uruguai e Argentina, principalmente, e nós já estamos com o nosso processo logístico totalmente defasado - ele já está defasado. O nosso problema não vai acontecer. Não é o potencial de problema que nós estamos citando. Nós estamos citando um problema que já é imediato.

Sabemos e louvamos, evidentemente, a perspectiva de nós termos melhorias, sem dúvida nenhuma, mas o que nós entendemos é que a construção desse processo a quatro mãos envolve dados técnicos muito bem colocados - parabéns, Cleber - que precisam ser somados, Senador Amin, a uma ação política forte, com a participação das federações, com a participação da base econômica de Santa Catarina, e isso foi feito no Paraná, como foi citado. Foi muito importante o que foi tratado naquela região, e, evidentemente, a gente está buscando um trabalho da mesma forma.

Os números foram colocados, muito bem colocados, e nós esperamos, efetivamente, no decorrer destas audiências públicas e em tratativas que possamos fazer em nível, eventualmente, mais restrito, o que é muito importante, que essas informações trazidas realmente representem uma base importante para a decisão a ser tomada.

Realmente, a duplicação para nós é fundamental; é uma estrada extremamente perigosa. Nós temos trechos em algumas estradas que são trechos muito antigos, com traçados muito antigos; os caminhões que eram pequenos hoje são caminhões de 30m. Então, nós temos problemas em Santa Catarina, e Santa Catarina merece esse prestígio em termos de um retorno pelo que ela proporciona ao seu povo e ao Brasil de um modo geral.

Muito obrigado, Senador. Parabéns, muito obrigado pela participação, e nós estamos à disposição para participarmos juntos. Montamos um GT, um grupo de trabalho para que a gente possa estar junto nesse projeto, construindo, colocando tijolinho por tijolinho, e chegando ao ponto que efetivamente o estado precisa; é urgente, é necessário.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - Agradeço as palavras do Sr. Antonio Carlos. Peço que cumprimente o nosso Presidente Elson Otto.

Concedo a palavra ao Sr. Mauricio Battistella, que representa aqui a Fiesc.

O SR. MAURICIO BATTISTELLA (Para expor.) - Obrigado, Senador.

É superimportante a gente ter este momento aqui para a gente discutir e falar sobre as estradas, principalmente a BR-470. Dra. Viviane, obrigado por estar aqui, Dr. Marcelo, Dagnor, amigos.

O nosso entendimento é que a BR-470 é a veia principal do estado. Acho que, como o Senador colocou lá atrás, ela estava fora de qualquer discussão de concessão, e a gente entende que essa proposta agora já é um avanço significativo para o estado.

Sem dúvida nenhuma, Santa Catarina não vive sem a BR-470 funcionando. A gente entende que essas discussões se delongaram por muito tempo, o estado continuou crescendo e as necessidades continuam aumentando, mas, ao mesmo tempo, a gente entende que a solução apresentada é a melhor possível no momento.

A questão tarifária nos pareceu um valor adequado, dentro da média nacional, e qualquer discussão de investimentos adicionais nos preocupa, inviabilizar eventualmente a concessão ou o pagamento do pedágio, então, temos que ser supercriteriosos com essas adições de investimento neste momento.

Por outro lado, a gente entende que o novo modelo, com o *free flow* e os gatilhos, com a discussão técnica bem feita, geram a segurança que a gente precisa e que a gente não tem nas nossas concessões anteriores. Eu acho que o modelo da BR-116 e da BR-101 são modelos antigos, o ministério já tem muitas outras experiências depois e está trazendo esse aprendizado para cá, para nós é superimportante. Temos que aprender que o da BR-101 não funcionou, e eu acho que esse novo modelo funciona.

Nós não podemos ficar esperando. Nós temos que seguir, nós temos que achar soluções.

No modelo proposto, nos preocupa a BR-282, de Florianópolis, a BR-470 ter ficado de fora, principalmente porque, depois, com o lote 2 ali da BR-280, a BR-282 vai sobrar como a única rodovia federal no estado não concedida, e nos preocupa ela ser abandonada por falta de verba. A gente já vem sofrendo com essas discussões de duplicação e falta de verba ao longo das últimas décadas, o Senador acompanha isso e vem cobrando muito. Nos preocupa que... Gostaríamos de entender por que ela não foi incluída, talvez seja um daqueles projetos que a senhora mencionou que estão colocados, mas nos preocupa deixá-la sozinha e ela ficar...

(Soa a campanha.)

O SR. MAURICIO BATTISTELLA - ... inviável para uma concessão e, ao mesmo tempo, ser abandonada, e aí ficar num limbo, sendo que ela é superimportante para o nosso Porto de Imbituba e para a indústria daquela região acessar - obviamente, com a solução do Morro dos Cavalos -, melhor ainda, o Porto de Imbituba. Então, gostaríamos que fosse explicado um pouco melhor esse tema e como a gente poderia incluir isso.

Adicionalmente, eu acho que as audiências públicas são essenciais, principalmente, eu acho, para a gente entender as questões locais. Eu acho que Santa Catarina teve um crescimento das cidades ao longo de todas as BRs, então todos esses projetos sofrem com problemas de conflito urbano e tráfego longo e a gente tem que, de uma vez por todas, deixar bem claro como é que a gente vai resolver esses problemas. Esse mesmo problema vai surgir na BR-282, é a base de toda a confusão da BR-101 Norte e, na BR-116, a gente tem alguns problemas menores.

Então, eu acho que, aproveitando - como o Senador disse - que é uma discussão mais ampla, é importante, nas audiências públicas, a gente entender as questões locais e como é que a gente resolve esses conflitos, porque, obviamente, o projeto aqui foi feito de uma maneira ampla e, quando a gente vai no específico, talvez tenha alguns ajustes a serem feitos para garantir essa mobilidade e eliminar o conflito de tráfego urbano e tráfego de longo curso. Para a gente, é superimportante a fluidez do tráfego e, toda vez que a gente tem intervenções ao longo da rodovia, a gente sabe que elas geram problemas de fluidez. E aí, não importa se é duplicada, terceira faixa; se passou dentro da cidade, vai ter problema. Então, a gente tem que trabalhar isso no projeto.

Então, por fim, eu acho que - só um ponto de discordância do nosso amigo Cleber... Nós temos, Senador, o Monitora Fiesc, que o senhor acompanha também, e 20% dos projetos estão atrasados por problemas de projeto. Então, nos preocupa muito usar os projetos do Dnit, sendo que o histórico no estado é de que as obras não andam e atrasam por problemas de projeto. Então, entendemos que, eventualmente, é uma responsabilidade da concessão, de quem ganhar a concessão, fazer esses projetos e trazer para a discussão. E, obviamente, temos que garantir, Senador - e aí eu acho que o senhor faz isso muito bem, mas a gente deveria ter um processo evolutivo disso -, como é que a gente acompanha as evoluções e como é que a gente acompanha as execuções dos gatilhos.

Então, mais do que a gente discutir a questão atual, a gente acha que, em princípio, o projeto está bem desenhado; a gente precisa evoluir com isso, seguir, eliminar os conflitos estanques e garantir que o contrato seja exequível ao longo da vida, para que essas duplicações e execuções possam acontecer, porque a gente não pode mais esperar. E acho que a concessão e a modelagem que foram feitas, até agora, nos parecem a melhor solução, principalmente evoluindo dos projetos antigos para os atuais.

Então, Senador e Dra. Viviane, eu acho que é essa a nossa contribuição neste momento. Nós iremos participar das audiências públicas, escutar as comunidades locais, para depois fazer a nossa contribuição final ao projeto; mas, hoje, esses são os pontos que a gente tem para trazer, Senador.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - Muito obrigado ao Dr. Mauricio Battistella, que representa aqui a Fiesc, que tem sido, juntamente com as demais federações, uma parceira do Estado de Santa Catarina, do Fórum Parlamentar, sempre subsidiando com as suas próprias informações, com os seus radares e com o apoio técnico na elaboração e no desenvolvimento de projetos.

Antes de passar a palavra, mais uma vez, à Dra. Viviane, que tem uma enciclopédia de assuntos anotados - percebi isso -, eu só queria renovar uma pergunta: Quando é que a ANTT vai colocar em pauta a questão do Morro dos Cavalos para decisão? Eu sei que essa pergunta é muito mais dirigida ao Dr. Marcelo do que à senhora, mas eu lhe faria um apelo para o senhor conseguir alguma informação que conste desta audiência pública.

Com a palavra a Dra. Viviane, que tem o tempo necessário para as suas respostas e ponderações.

A SRA. VIVIANE ESSE - Anotei todas.

Eu espero responder uma a uma, porque eu acho que esse é o objetivo da audiência pública, né?

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - Nós vamos ganhar tempo nas reuniões, nas audiências públicas locais, e vamos ganhar tempo para a final.

Esta aqui, do ponto de vista de Santa Catarina, é a melhor coisa que se pode fazer antes da audiência do dia 16. E, fatiando, como ensinou Jack, o Estripador, vamos por partes. Ela é útil a todas as audiências presenciais. Eu não tenho dúvida disso. Mas insisto em que o senhor procure, talvez o Emanuel, na falta do Milagres... *(Risos.)*

Milagres deve estar viajando, né? *(Pausa.)*

Isso faz falta.

Não ter milagres entre nós faz muito mal. *(Risos.)*

O senhor procure saber dessa data, senão, o senhor pode ser interditado aqui! *(Risos.)*

Com a palavra a Dra. Viviane.

A SRA. VIVIANE ESSE (Para expor.) - Bom, Senador, muito obrigada.

Eu anotei... Espero conseguir responder a todas as perguntas.

Eu acho que é muito satisfatório quando a gente traz um projeto complexo como esse e ouve contribuições. É claro que, às vezes, uma análise de coisas diferentes, uma análise dentro da experiência e da capacidade que cada um tem... Mas o objetivo é o mesmo. Estamos todos do mesmo lado, querendo que Santa Catarina tenha uma malha rodoviária adequada, que a gente tenha uma redução do número de acidentes e que a gente tenha competitividade do estado e dos produtos brasileiros.

Então, estamos todos do mesmo lado. Eu realmente entendo como contribuições... E vou tentar esclarecer alguns pontos, porque vejo que está todo mundo ali querendo o mesmo objetivo.

Em 2022, a malha estadual recebeu menos de 300 milhões de investimento público. Isso é muito pouco, mesmo concordando com a explanação do Dagnor de que a malha catarinense deveria ser maior. É muito pouco. E nós tivemos um aumento para um bilhão em 2023, praticamente, graças à PEC da transição. Aqui eu estou falando de executado. E esse valor vem se mantendo.

Então, houve um aumento expressivo de investimento público na malha de Santa Catarina.

Vamos comparar os três projetos de que nós estamos falando - 26,8 bilhões de investimentos. Sem a parceria com a iniciativa privada, quando que a malha de Santa Catarina vai conseguir ter...

Vamos supor que, no próximo ciclo, a gente vá manter o mesmo, que é a intenção deste Governo; no próximo ciclo, vamos supor que não haja redução, para facilitar a conta: R\$1 bilhão por ano. Quando é que a gente consegue, nesses trechos desses três lotes, R\$26,8 bilhões?

Então, a parceria com a iniciativa privada é essencial se a gente quer competitividade. Como? O que é a tarifa módica? O que é o equilíbrio econômico-financeiro de um contrato de concessão? Isso é além de fazer um projeto de engenharia; e não dá para a gente comparar um projeto de engenharia do Dnit com um projeto de engenharia dentro de um contrato de concessão, mesmo porque esse é um valor referencial, esse é um projeto referencial, e o importante é que a concessionária nova - que vai ganhar se a gente conseguir levar esse projeto, se estiver interessada, porque a gente está trabalhando muito e aumentou bastante a competitividade, a nossa média é de três proponentes por leilão -, que o novo empreendedor tenha

a liberdade de fazer um projeto mais adequado à realidade daquele momento em que ele vai executar. Por isso que a gente não amarra ao projeto do Dnit.

E por que o projeto do Dnit deu duplicação numa extensão maior do que a que está aqui estimada? Porque o Dnit faz um horizonte temporal diferente. Projeto de engenharia é sempre um projeto de engenharia, ele vai dar o mesmo resultado; mas as premissas com que eu estou direcionando esse projeto vão dar resultados distintos - e têm que dar. Aqui, a gente fez um recorte limitado pela tarifa módica e adequada à realidade econômica da região, que pode ser alterada e, na audiência pública, vocês é que vão dizer isso para a gente: o Estado de Santa Catarina está disposto a pagar mais ou menos para ter mais ou menos obras? É muito diferente de apontar como erro de estudo - não, não é erro de estudo. O BID não errou, a Infra S.A. não errou e o Dnit não errou, porque são projetos diferentes.

Então, fazendo esse recorte, a pergunta em que a gente está aqui - e que é o filtro de tudo o que foi dito - é que são objetivos distintos com o mesmo propósito. Se é mais duplicação, a gente coloca mais duplicação. Não dá para a gente cravar agora e já colocar na tarifa, agora, obras que vão ser gatilhadas daqui a dez anos, e foi isso que o estudo trouxe. O estudo trouxe aqui o que é necessário de pronto. Se precisa de um pouco mais, o.k., a audiência pública está para isso. Se precisa alterar a ordem do cronograma de intervenções porque vocês conhecem mais a rodovia do que o estruturador - e conhecem, a audiência pública é para isso -, o.k., esse refinamento é feito; mas não dá para dizer que houve erro e também não dá para dizer que: "Olha, o próximo concessionário vai executar o projeto do Dnit". Ele tem que ter a liberdade de executar ou não, porque ele pode ter uma solução melhor do que o Dnit. O Dnit trabalha com restrição orçamentária; então, quando faz um projeto, ele faz em uma extensão maior do que é necessária, porque ele está contratando esse projeto e a gente precisa otimizar o recurso público, e ele não sabe exatamente quando a gente vai conseguir ter recursos para poder executar aquela obra. Por isso é que são ações distintas.

Gatilho sair amarrado de saída, de qual trecho a gente vai duplicar, é uma opção. Talvez não seja uma melhor opção, mas é o que o estado precisa decidir que é o que ele quer. Por que eu digo isso? Porque uma região pode ter um crescimento daqui a dez anos, Senador, maior do que outra, e isso se inverter, e eu amarrei a duplicação. Falamos porque a ANTT já trabalhou de todas as formas, nós já trabalhamos com várias maneiras de modelar. E é claro que é a realidade que a gente escolhe para esse projeto. Se for interessante já sair definido um gatilho, se o gatilho tem que ser um pouco menor, se a gente já estabelece os trechos, isso a gente pode fazer, isso é regulatório. Talvez deixar o contrato... E isso se fala observando práticas internacionais: deixar uma flexibilidade maior nesses contratos traz benefícios, porque, se eu tiver um crescimento maior, se eu tiver uma mudança, isso é possível.

As diferenças ali... A gente estava comparando VDMA com VEC, então não vou entrar nisso, porque são comparativos diferentes. Não significa que a Infra S.A., que está aqui, e o BID, que está nos acompanhando *online*, que são os nossos estruturadores, não vão checar, porque a gente sempre checa, eu só acho que não vale a pena aqui eu tecer comentários, porque são comentários distintos. Normas são atendidas, então não há erro de aplicação de norma, mas mesmo assim a gente checa, tudo que é falado a gente vai checar.

Houve uma crítica aqui também do Dagnor sobre degraus tarifários, que os degraus tarifários não estavam sendo muito adequados à entrega de obra. Lembro que a gente não pode comparar uma modelagem de segunda etapa com quinta etapa. Aqui nós estamos falando que a tarifa sobe depois que a obra é entregue, porque ele é um contrato que fomenta a execução de obra. Então, para entender um pouco mais se é para o gatilho ser mais apertado, se é para o degrau ser mais alto, depois a gente conversa um pouquinho para entender um pouco mais a proposta de vocês, mas a gente trabalha isso muito com o tribunal de contas. Então, isso é algo que não vale só para os contratos de Santa Catarina, vale para todos os contratos, e a gente tem ali uma faixa de aumento tarifário a depender do tipo de obra.

Falou-se bastante para substituir terceira faixa ou faixa adicional por duplicações. A gente usa norma. Então, se a norma diz que dá naquele momento, dá; e depois, num segundo momento, se for necessária a duplicação, a gente faz. Lembro que, se a gente fizer a troca agora, tem um impacto tarifário. A gente vai trabalhar, então, ou na redução de algumas obras, que podem ser passarelas - não sei se é um pouco... porque, em proporção de valor, é bem diferente. O Cleber mencionou isso: "Olha, o número de passarelas aumentou bastante..."

O SR. CLEBER STASSUN (*Fora do microfone.*) - Paradas de ônibus.

A SRA. VIVIANE ESSE - Paradas de ônibus... É, você falou "passarela", eu anotei "passarela", mas se é parada de ônibus... Com ponto de ônibus, né?

A gente pode verificar isso. A gente geralmente coloca para evitar atropelamento de pedestres, então, como a gente passa em muita área urbana, depois a gente refina.

A gente falou também... Você comentou um pouco de faixas de domínio: "Olha, talvez não caiba duplicação em faixa de domínio". A gente estudou bastante colocar contorno, e aí a gente pressiona a tarifa. Mais uma vez, é a decisão. Se

for para trocar faixa adicional por duplicação, a gente faz, pressiona a tarifa; se for para fazer contorno, a gente coloca, isso pressiona bastante a tarifa. A área técnica entendeu que cabe a gente colocar multifaixas com barreira nesses trechos urbanos, para a gente poder... caber aí uma ampliação de capacidade dentro da faixa de domínio.

Não nos preocupamos tanto com o refinamento da faixa de domínio nesse momento, porque ele é feito. Quando o Dnit vai fazer então o termo de arrolamento de bens, a gente faz novamente. Quando a gente sinaliza ao Dnit, ele já começa a fazer uma atualização de todo esse material. Se o valor está pequeno, a gente vai reposicionar, claro, a gente vai olhar. Lembro que é verba, a gente também consegue fazer o ajuste, lembrando que é 80-20, então a concessionária compartilha com a gente o risco. Então, esse é um risco que, para a gente, compartilhado, diminui tarifa.

Sobre o Trevo de Irani, o Dagnor comentou que estava para o sexto ano, em...

(Intervenção fora do microfone.)

A SRA. VIVIANE ESSE - Ele está em desnível. Ele está com um viaduto e ele é um trevo completo. *(Pausa.)*

Tá. Confirmamos, o pessoal checkou para mim.

A gente pode mandar o material para ver, mas eu entendi que a inquietude era mais, Dagnor...

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC. *Fora do microfone.*) - Mas teria que ser feito agora.

A SRA. VIVIANE ESSE - Isso, ele quer uma antecipação.

Isso a gente checka, verifica. A audiência pública é para isso mesmo.

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - É aí que eu quero entender. O Dnit tem planos - é claro que sempre *(Fora do microfone.)* condicionados a recursos - para colocá-lo como prioridade, porque ele é uma prioridade de segurança.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - Para o próprio Dnit.

Assim como fez um belo trevo - eu passei por lá, no sábado passado - na altura de Maravilha, um pouco antes de Maravilha, um trevo portentoso, eu diria até. Neste caso, o Dnit também tem prioridade, assim como o acesso a Rancho Queimado, na 282.

A SRA. VIVIANE ESSE - Isso aí a gente... A audiência é para isso.

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - São obras de interesse de segurança apuradas pelo Governo, pelo Dnit.

A SRA. VIVIANE ESSE - Isso. Isso a gente reposiciona, a gente reanalisa. Não tem problema.

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - Se eu não pedir por Irani, eu vou ter que passar por outra estrada, porque o Prefeito é barra pesada. *(Risos.)*

A SRA. VIVIANE ESSE - Mas a ideia aqui é essa.

(Intervenção fora do microfone.)

A SRA. VIVIANE ESSE - Só um esclarecimento também, porque deu uma impressão, na fala do Dagnor, de que estoura, depois faz o projeto, depois... Não, os trâmites são diferentes.

O que a gente diz que é gatilho é para eu não colocar a duplicação que vai ser necessária no décimo ano para pagamento de pedágio desde agora, mas os projetos e licenciamento, isso tudo é feito antes, porque a gente tem um acompanhamento do volume de tráfego.

O que eu entendi que é uma inquietude é que talvez vocês tenham um anseio de que o gatilho seja menor, para as duplicações acontecerem um pouco antes. Isso a gente pode verificar. A gente só precisa entender a questão tarifária. Quanto antes a gente coloca, mais pressão tarifária a gente vai ter.

Tudo bem que tem a demanda, e o interessante é que ela aconteça no momento certo. Então, a concessionária vai fazer as duplicações - nós estamos falando de um valor de investimento bastante grande agora -, quando estourar, isso entra na tarifa posteriormente. Isso faz com que a gente consiga sair com uma tarifa um pouco menor e ter uma duplicação quando ela efetivamente se concretizar. Eu acho que isso faz uma diferença na estruturação.

Ademais, a gente... Foram colocadas ponderações e a gente sempre vai checkar.

O Cleber colocou também... Fez uma crítica que a gente analisou ali muito rápido, colocou, projetou um ofício. Eu fiquei feliz de ver o meu ofício com a minha assinatura eletrônica lá, porque a gente tem um pouquinho de narcisismo, a gente gosta de ver o nome da gente escrito, mas eu queria fazer uma correção, Cleber. A gente demorou muito: três anos e meio. Você mesmo projetou, quando a gente deu... A primeira reunião que eu tive quando eu assumi a secretaria foi com o BID e foi com esse projeto. E ele só está saindo na carteira deste ano, porque nós não analisamos quando eu recebo, a gente analisa quando é feito. A gente contrata um estruturador e fica ali, no pé deles. A equipe da Fernanda, que é a nossa Diretora de Outorgas, fica lá analisando. Vai e volta, vai e volta, várias vezes. Quando ele chega, está pronto. Então, ele chega e a gente assina, porque ele está pronto; porque a gente ficou três anos e meio ali, discutindo, questionando, tirando dúvida, refinando.

E é natural que o Capex e o Opex mudem, porque a gente fica autorizando obra, a gente ouve Senador: "Tem tal obra", a gente refina, vai lá e altera. E é importante que isso seja feito. Eu vou até pagar mais agora para os nossos estruturadores, eles reclamaram, ontem eu levei um puxão de orelha do Ministro porque, como a gente vai e volta com o projeto várias vezes, a gente está pagando pouco pela estruturação. A Infra me deu uma bela puxada de orelha, o BNDES também, porque a gente mudou a forma de analisar, para poder chegar com um pouco mais de maturidade. A gente já está corrigindo isso e a gente vai pagar um pouco mais pela análise dos nossos projetos por conta dessas alterações.

Se você olha lá, é porque a gente já fez a análise. É mesmo pró-forma: está pronto, a gente checkou, analisou, eles apresentam para a gente, a gente entra... Realmente, são muitas planilhas, não daria tempo de a gente fazer isso em dois meses; a gente faz isso concomitantemente, a gente acompanha. Então, não foi isso.

O Opex mudou bastante por causa do *free flow*, por conta do *feedback* do Tribunal de Contas. A gente teve algumas análises do TCU, estamos na fase de oitiva do gestor da 2 de julho, e a gente já altera os nossos projetos que estão em confecção. Então, essa alteração sai disso; não é erro, muda mesmo, se você visse o quanto muda, então, ficaria chocado, porque a gente descobre... É claro que tem erro, em uma planilha muito grande acontece, mas não foi necessariamente erro aqui, foram ajustes mesmo dos projetos. Acho que do Cleber foi isso.

Do Antonio Carlos, ele falou da questão de duplicações. Eu acho que, Antonio, a gente precisa achar o quanto vocês entendem ser adequado de duplicação. Se vocês quiserem que a gente baixe um pouquinho o gatilho de duplicação, a gente faz um exercício para ver. É claro que isso vai ter uma pressão tarifária. A gente tinha entendido, das nossas escutas com vocês, das reuniões que nós já fizemos - todos nós aqui já tivemos várias reuniões -, que vocês queriam uma tarifa muito perto da média das concessões federais.

Nós fizemos um leilão semana passada em que houve uma sinalização da sociedade civil de uma tarifa mais baixa. Nós levamos uma TKM de 9; com o deságio, a TKM ficou de 0,7 - R\$0,07 a cada 100km -, que foi a BR-116, que eu até mencionei, de Feira até Salgueiro, mas foi uma demanda da sociedade: "A gente quer menos obra porque a gente quer um limite tarifário e a gente quer trabalhar com gatilhos depois". É claro que a execução de obra pelo Dnit ajudou bastante a distensionar.

Nesse caso, o que a gente podia fazer, a gente já vem fazendo. A ideia de aporte a gente está aguardando para os próximos lotes; nos outros lotes a gente vai precisar de uma parceria mesmo, porque o valor da tarifa está acima da nossa média, e a gente vai ter que trabalhar algumas questões para viabilizar. Uma das possibilidades é a questão de aporte, mas aqui a gente precisa ver: se a gente for trabalhar com um pouco mais de duplicação ou a substituição de faixas adicionais por duplicação, a gente vai ter que subir um pouquinho o valor da tarifa - é uma decisão de vocês. A audiência pública serve justamente para isso. Acho que é uma preocupação do Mauricio essa, ele colocou isso muito bem na fala dele: "É importante que a gente tenha obra nos locais adequados".

E aqui eu mencionei que a gente estava como prioridade número um a redução de acidentes. Por isso que a gente tem muita obra em trecho urbano, dispositivos, faixas adicionais, passarelas, pontos de ônibus... E é claro que o secundário é a ampliação de capacidade, mas a gente não colocou todas as obras necessárias para não pressionar o valor da tarifa. Temos uma folga? Temos. Santa Catarina é um estado, economicamente, que suporta um valor de tarifa maior que esse. No entanto, vem de uma experiência ruim com a 101 e com a 116, contratos da segunda etapa, com o valor de tarifa baixo, sem investimento, sem incentivos à execução de obras, que não performaram de forma suficiente. E aí fica difícil a gente trazer um projeto com o valor de tarifa mais alta.

Talvez, o mais adequado - e aí o mais adequado quem decide são vocês, na audiência pública - é a gente trabalhar com gatilho. Não significa que precisa ser essa modelagem de gatilho, pode ser outra modelagem de gatilho, é isso que a gente pode acertar. Esse acerto, esse ajuste, é para acontecer na audiência pública mesmo, é a opinião de vocês, o que vocês entendem que fomenta o desenvolvimento de Santa Catarina. Eu, como técnica, que não conheço o estado como vocês conhecem, mas que entendo que, para a competitividade do estado, é importante que vocês tenham esses R\$26,8 bilhões

de investimentos, a competitividade com outros estados, a questão da segurança da população que trafega nessas rodovias, é imprescindível que vocês tenham.

Por mais que a gente se esforce em aumentar o investimento público, ele não vai conseguir ter, ainda, o mesmo desempenho do que a parceria com a iniciativa privada. Então, vamos somar? Vamos somar esse investimento público que vai ser executado no restante da malha federal de Santa Catarina e deixar que a iniciativa privada entre nesses três projetos para que a gente possa ter rodovias mais adequadas? Talvez, essa seja uma boa decisão.

O modelo e a calibragem, nós vamos fazer juntos. Ninguém aqui tem a pretensão de ser dono da verdade; muito pelo contrário, a gente está aqui com humildade, em escuta ativa, que é para ouvir vocês. E a gente volta - eu ia falar prancheta, mas entrega a minha idade - para o projeto e olha cada uma daquelas 200 mil células em Excel para a gente entregar o melhor projeto para vocês, mas estamos na fase de ouvi-los e vocês conhecem melhor do que a gente. Tenho certeza de que tudo que foi dito aqui, a gente vai voltar e vai analisar e vai tentar encaixar porque é isso que a gente quer: entregar um bom projeto para vocês.

Obrigada, Senador.

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - Quero agradecer à Dra. Viviane, que é uma...

O SR. MAURICIO BATTISTELLA - Dra. Viviane, só uma pergunta: e o resto da 282?

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - Isso eu ainda vou cobrar. *(Risos.)*

Deixe para o *back* aqui.

Mas eu só queria lhe dizer exatamente isso: eu tenho conhecimento técnico. Eu conheço o seu conhecimento técnico há... Que idade tem o menino?

A SRA. VIVIANE ESSE *(Fora do microfone.)* - Ele tem 14.

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - Há 13 anos, pelo menos.

A SRA. VIVIANE ESSE *(Fora do microfone.)* - Tem mais.

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - Eu vou dizer, em público, que eu tenho, além do respeito, um carinho muito especial pela Dra. Viviane porque ela participou de uma grande encrenca sobre o contorno da grande Florianópolis quando ela estava grávida, e a coisa ficou muito...

A SRA. VIVIANE ESSE *(Fora do microfone.)* - Animada.

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - Houve animosidades... *(Risos.)*

A SRA. VIVIANE ESSE *(Fora do microfone.)* - Eu falei "animada".

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - Não, animosidades.

E eu tive que intervir. Foi a primeira vez que eu exerci o poder moderador e gostei. Acho que fiz bem.

E sei que ela falou com a franqueza de quem, tendo a técnica, conhece, pelo menos, o sentimento médio do catarinense. Quanto ao desenho desse leilão, eu vou protestar até morrer - e espero que não seja em breve - pelo não trato da 282. A 282 é, queiramos ou não, gostemos ou não, o tronco político de Santa Catarina. Por questões econômicas, como não temos mais o porto nem de Anhatomirim, nem de Florianópolis, ela deixa de ser a irrigação do Porto de Florianópolis, porque não existe; ajuda Imbituba, ajuda Laguna, que são portos muito específicos.

Os nossos portos... Santa Catarina está condenado, como estado da Federação, a ser o segundo *hub* do Brasil. Ninguém nos tira isso.

O SR. MAURICIO BATTISTELLA *(Fora do microfone.)* - Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - Graças ao Battistella pelo Porto de Itapoá, São Francisco; na Baía de Babitonga, pelo menos mais dois... Na baía, não! Na Ilha de São Francisco, mais dois: Navegantes e Itajaí. Tudo exportação de produto com valor agregado. Quer dizer, é um *top* do Brasil. E a 282 tem esse papel político, econômico e social.

O próprio Dnit fez, por pressão dos fatos e dos acidentes, das mortes, da insegurança, 150km de terceira faixa. Esse leilão poderia contemplar a 282, não tem por que fazer essa... Isso até pega mal. Quer dizer, você vai com a 282 até o trevo de Irani e depois esquece a 282, como se ela não existisse. E ela é mais antiga do que a 470, porque ela começou na fundação

do estado, enquanto que a 470 é fruto da migração germânica, italiana, do século XIX. O caminho para Lages é de 1750, do tempo do Senhor dos Passos, pelo menos 100, 120 anos anterior.

Então, isso aí... Nesse caso, eu até proporia: não vamos falar de duplicações agora, deixe o gatilho, mas vamos - esta é a segunda frase - atualizar a demanda. Eu vi que houve uma discordância sua com o VD e o...

A SRA. VIVIANE ESSE (*Fora do microfone.*) - O VDMA.

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - O DNA não é o mesmo? (*Risos.*) Mas vamos atualizar a demanda. Sejam 16 mil, que foi ultrapassado pelo 18 - pode ser que não seja exatamente a mesma coisa...

A SRA. VIVIANE ESSE (*Fora do microfone.*) - Não tem gatilho.

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - ... mas vamos atualizar, depois vamos uniformizar. Aí vai ter que adotar. É laranja, não é abacate. Aí faz a medição pelo tipo.

Então, eu acho que há soluções que a ANTT e o Ministério deveriam ter disponíveis para as audiências públicas. Não incluir a 282 é deixar fora desta decisão algo a que eu me dediquei também, pessoalmente, de maneira ousada. Nós assumimos a 282 em condições dramáticas.

Quando a senhora percorrer a 282, pare para conhecer o viaduto que divide praticamente Rancho Queimado e Alfredo Wagner.

Você já viu aquele viaduto por baixo? Aquele viaduto foi construído pelo 2º Batalhão Ferroviário de Lages. Eu concedi a Medalha Anita Garibaldi para o Coronel Aníbal, que era o comandante do batalhão. Ele não fazia parte da delegação, ou seja, ele era uma obra contratada pelo Dnit, pelo DNER da época, enquanto o estado estava conduzindo a rodovia, e houve uma ordem de paralisação. Ora, naquele ponto, sem aquele viaduto, não dá nem para construir a obra. Duzentos e poucos operários. Eu pratiquei um ato de bravura, graças a Deus, homologado pelo Tribunal de Contas da União: o Governo do estado pagou diretamente ao batalhão sem ter contrato. A sorte é que era o batalhão, não era uma empreiteira. (*Risos.*)

Mandamos um cheque de 1 milhão de "coisas" - na época, não sei, isso foi em 1985 -, e a obra não foi desmobilizada.

Recentemente, há uns oito anos, eu estava aqui no Aeroporto de Brasília: "O senhor é o Esperidião Amin, né? Quem fez o projeto daquele viaduto fui eu". Era um coronel reformado do Exército Brasileiro. O viaduto é uma obra de arte... Ah, e o calculista também era um general do Exército, tudo obra do batalhão. Ele está lá controlando força centrífuga, centrípeta, porque ele é em curva e em ascensão. Quem já passou por aquele viaduto... Vale a pena parar para olhar de baixo, 147 metros de altura - 147 metros de altura -, é o segundo viaduto mais alto do Sul do Brasil.

Então, esta obra, digamos assim, do ponto de vista político-social - e hoje também de logística -, é imprescindível, não pode ficar de fora. Então, qual é a solução? Vamos procurar o equilíbrio. É isso que eu gostaria de lhe transmitir.

A SRA. VIVIANE ESSE - Senador, a gente estudou. Esse era um dos seis lotes que nós estudamos. Ele não deu viável sem um aporte. Então, nós temos duas soluções que nós estamos estudando: uma delas é incorporar no lote 3, fazer o lote 3 maior; e a segunda é trabalhar... E a gente já solicitou isso, que é a 282, de Chapecó a São Miguel; e a 163 até Realeza, se eu não me engano.

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - Princesa...

A SRA. VIVIANE ESSE - Isso, Princesa.

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - Ou Riqueza. Tem Riqueza e Princesa lá, e Paraíso ainda. (*Risos.*)

A SRA. VIVIANE ESSE - É, boa. Deixe-me ver aqui que a minha memória não é tão boa.

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - Tudo isso lá no extremo oeste. Princesa, Riqueza e Paraíso, qual deles você prefere? (*Risos.*)

A SRA. VIVIANE ESSE - Boa, vejo agora meu ofício... Realeza. Realeza, no Paraná.

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - É, Realeza é no Paraná.

O SR. MARCELO FONSECA (*Fora do microfone.*) - É divisa?

A SRA. VIVIANE ESSE - Divisa, é.

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - Riqueza - Riqueza.

O SR. MARCELO FONSECA (*Fora do microfone.*) - É Realeza?

A SRA. VIVIANE ESSE - Realeza, no Paraná.

O SR. MARCELO FONSECA (*Fora do microfone.*) - Mas é divisa do Paraná?

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - É, no Paraná.

A SRA. VIVIANE ESSE - É, no Paraná.

O que a gente está vendo? Se a gente trata como uma concessão de manutenção, mantendo o lote, ou se a gente consegue incorporar nesse, o resultado que der melhor.

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - Eu nem quero a sua resposta aqui hoje, mas a 282 não pode ficar fora...

(Intervenção fora do microfone.)

A SRA. VIVIANE ESSE (*Fora do microfone.*) - Estamos estudando.

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - Sabe por quê? Por que a 470 entrou? A 470 entrou porque, no desenho de 2015, esse leilão não tinha nada a ver com Santa Catarina. Era um leilão para a 153, que é para atravessar o estado, não dá para passar pelo oceano, nem pela Argentina. Então, era um leilão estranho, só que ele usava Santa Catarina. Agora entrou a 470. Eu aplaudo. A medida, o equilíbrio, isso é outra coisa. Agora, não entrar a 282? Então, continua não sendo de Santa Catarina.

Há outros acessos, a 280... Tudo isso é importante. Mas neste corpo de rodovias que foi incluído aí, a exclusão da 282 não tem sentido. O que vai ser? Qual é a abertura que nós vamos ter para investimento público? Porque nada impede que haja subsídio.

A SRA. VIVIANE ESSE (*Fora do microfone.*) - Sim, sim, exatamente.

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - Eu posso subsidiar uma parceria público-privada.

A SRA. VIVIANE ESSE - E a gente não desiste de projeto, não. Tanto é que... Por isso que a gente...

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - Não desistiremos do projeto, mas não podemos desistir da 282.

A SRA. VIVIANE ESSE - Não, não vamos, não.

Ele é um dos lotes de Santa Catarina e a gente ainda se empenha nos outros três.

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - E ele é crucial para o estado. Por isso que eu lhe pedi até para eu fazer essa defesa.

O SR. MAURICIO BATTISTELLA (*Fora do microfone.*) - Perfeito, Senador.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - Então, finalmente, posso passar a palavra ao...?

A SRA. VIVIANE ESSE (*Fora do microfone.*) - Claro. Deve.

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - Dr. Marcelo, o senhor não vai sair daqui sem ter a data da reunião. O senhor vai ficar sob custódia (*Risos.*), para não dizer que foi arrestado ou sequestrado e nos acusar. O senhor vai ficar sob custódia, sob os nossos cuidados, até nos dizer quando é que vai ser a audiência. O senhor tem uma escapatória: pode marcar a audiência e não resolver nada. (*Risos.*) Mas tem que marcar a audiência. Vamos por partes. A audiência em que vai ser apreciado... E quero lhe dizer que o senhor ainda vai ficar com o encargo de cuidar do Emanuel, porque ele também não vai sair daqui. (*Risos.*)

Só que ele vai ficar no inferno, porque não tem ar-condicionado. (*Risos.*)

O senhor ainda vai ter direito a algum tratamento até que o Dr. Guilherme Tell dê a flechada certa só na maçã.

Mas o senhor tem a palavra.

O SR. MARCELO FONSECA (Para expor.) - Perfeito. Vamos lá.

Bom, gostaria de fazer algumas considerações aqui.

Eu acho que a Viviane conseguiu fazer uma abrangência grande dos temas. Acho que o primeiro reconhecimento aqui é parabenizar pelo engajamento de vocês na pauta. A gente percebe isso do Sul - é um comportamento da Região Sul -, Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul têm essa participação maior.

A primeira coisa que eu tenho a dizer para vocês - por quem já participou aí de mais de 70 processos de audiência pública - é que isso é muito efetivo. Então, o que vocês estão fazendo aqui, iniciando agora, nesse processo de audiência aqui no Senado e, posteriormente, acredito que vão participar em grande escala nas nossas sessões presenciais e virtuais, vai ser superimportante. É muito importante para a gente fazer essa lapidação do projeto.

Em linhas gerais, acho que a Viviane já tocou nos pontos. Eu vou trazer algumas visões mais técnicas, assim, um ponto de vista mais técnico do estudo, como é que funcionam algumas coisas ali dentro, para vocês comecem... para a gente começar a tentar transferir um pouco desse conhecimento que existe embarcado dentro da ANTT, essa experiência que a gente tem em estruturar concessões.

Primeira coisa aqui é sobre as duplicações. É bem comum que a gente tenha esse tipo de debate em nível de audiência pública, em relação ao ciclo de investimentos. Então, a gente tem um ciclo de investimentos aqui, que no Lote 1 é de oito anos, no Lote 3 é de sete anos.

E normalmente do terceiro ao sétimo ou oitavo ano, se distribuem os investimentos e eles são dimensionados conforme uma análise técnica. A gente está falando aqui de análise amparada em normativos, em metodologias - a Viviane comentou um pouco nesse sentido -, e o que define a análise de capacidade é um manual que é usado internacionalmente, chamado de HCM (Highway Capacity Manual), que é internalizado dentro dos normativos do Dnit. Essa metodologia foi incorporada, e é a tradicional que a gente usa em todos os projetos.

Então, diante dessa metodologia, você vai a campo, levanta esse tráfego, faz contagens, efetivamente, faz uma questão de sazonalização - você ajusta a sazonalidade dessa distribuição ao longo do ano -, e verifica também algumas características da via, como a questão de sua sinuosidade, dos trechos em aclives, em declives, o próprio potencial dos veículos que ali trafegam, se você tem motores mais potentes ou não, tudo isso entra em diversas premissas que compõem essa metodologia, para a gente verificar a necessidade efetiva de você ter as duplicações.

A partir daí, a gente pode estabelecer gatilhos como bem entendermos ao longo do tempo: tem a necessidade presente, que é o que está colocado ali, nesse estudo foi adotado como premissa a questão de considerar os dez primeiros anos como sendo a referência para você estabelecer quais seriam as duplicações inicialmente colocadas; e as faixas adicionais, e aí uma das críticas que a gente já registra bem aqui é que, no olhar de vocês, se utiliza muito de faixas adicionais quando se poderiam utilizar mais duplicações -, acho que o Dagnor colocou isso de forma muito clara aqui para a gente -, e é algo que a gente pode avaliar. Isso ocorre quando você ainda não tem tráfego suficiente para fazer a duplicação, e a faixa adicional supre aquela necessidade nesse período.

Então a gente está falando aqui de um período de dez anos, inicialmente, para justamente se avaliar se futuramente você vai precisar complementar isso e transformar uma faixa adicional numa duplicação, se isso se confirmar ao longo do tempo. É uma estratégia mais cautelosa de dimensionar os investimentos só para um primeiro período e trabalhar com os gatilhos ao longo do tempo. Mas isso é uma premissa, você poderia - por hipótese, a gente já trabalhou assim no passado - considerar todos os 30 anos, uma projeção de crescimento ao longo desse período, com o prejuízo de que poderíamos errar e dimensionar para cima os investimentos que podem não ser necessários pela metodologia.

Alguns pontos: realmente aquele nível ali que a gente vê a partir de 7 mil veículos é o de veículos puros, então a gente desconsidera o multiplicador de eixos dos veículos pesados. O cálculo que a gente faz já nas tabelas do contrato vai olhar para toda essa metodologia aplicada e ver exatamente o número de eixos que eu preciso neste ano em que estouraria o gatilho. Então ele considera esses outros fatores que eu falei: condição de aclives e declives, de proibições de ultrapassagem, de característica dos veículos, tudo isso estará traduzido naquele número. Por isso que ele varia, porque, se você tem um trecho não sinuoso, por exemplo, um trecho plano, esses gatilhos são muito maiores do que se você tem um trecho muito sinuoso com essas características mais complexas.

É até um contrassenso no sentido da economicidade: onde você tem mais dificuldade de fazer a obra é onde você mais precisa daquela duplicação, geralmente trechos montanhosos, ondulados, que têm essas características. Mas assim é feito, e eu acho que o nosso papel é, coisas desse tipo, a gente tentar transferir de forma muito clara para a sociedade e mostrar essas diferenças.

Estudos anteriores podem adotar premissas diferentes, como a questão dos pontos de ônibus que você comentou aqui, então a gente teria que olhar e comparar, naquele estudo feito anteriormente, qual era a premissa que ele considerava em termos de pontos de ônibus.

O que a gente pode garantir é que esse estudo de agora está alinhado com o que é feito atualmente e que é muito bem recebido - o programa do Paraná é um exemplo - pela sociedade e também pelo mercado, em termos de adequação das necessidades que a gente coloca ali nesses estudos. E, naturalmente, a gente pode rever quantitativos. Se a gente identificar que tem uma premissa inadequada sendo utilizada pelo nosso estruturador contratado lá, via Infra S.A., no caso aqui o BID, a gente pode solicitar uma alteração, um ajuste disso.

Fiquem muito tranquilos nesse sentido, e a gente pede que vocês se debrucem mesmo. É esse o trabalho, e isso vai trazer mais qualidade aos nossos estudos.

A gente tem sempre que confrontar tudo isto, o que se coloca a mais, o que se deseja colocar a mais em termos de investimentos, com a modicidade tarifária - a Viviane comentou bem nesse sentido aqui.

Aquele projeto anterior lá, que você mostrou, Cleber, mostrava uma conclusão pela inviabilidade, mas lá deixando evidente que era uma duplicação quase que integral. Salvo engano, 81% daquele segmento mencionado estava sendo duplicado. Talvez, se a gente mudasse a premissa, a gente chegasse a situações desse tipo. E aí a gente se confronta com escolhas e, com essas escolhas, se tomadas junto à sociedade, em comum acordo, a gente entende que o projeto fica realmente aderente ao que a gente quer, que é chegar lá do outro lado com algo que caiba no bolso, que não seja um impedimento para o crescimento da região, porque, em alguns lugares, a gente verifica essa crítica, como, por exemplo...

Fizemos recentemente na Portuária do Sul, que é no Rio Grande do Sul, BR-116, na região de Pelotas, Rio Grande, a grande crítica do nível tarifário que se praticava anteriormente. Então, lá o que se pede não são mais obras e, sim, redução do nível tarifário. Isso são percepções que só a sociedade, localmente, regionalmente, pode nos trazer, e esse refinamento é feito junto ao Ministério dos Transportes. A gente leva à ANTT, que é a grande guardiã desse processo de audiências públicas.

Então, a gente vai levar essa percepção, como a gente coletou nas sessões, no período de contribuições, para o ministério tomar decisões que vão dar o desenho final desse projeto. Nesse sentido, a gente está bastante atento a tudo que está sendo colocado por vocês, para que essa regulamentação, essa calibragem final possa ser feita em relação à estruturação.

Quanto ao Dnit, tudo que está em execução a gente já está considerando como concluído, como passível de conclusão. Isso é uma consequência de manter os orçamentos para essas obras. A gente tem algumas obras dos lotes contratados pelo Dnit que ainda estão em finalização, mas isso já é considerado. A gente faz investimentos que vão além dessas duplicações iniciadas e concluídas na nossa projeção até a licitação pelo Dnit.

Sobre a questão das travessias, o nosso entender é que a metodologia atual dos estudos cobre bem todas as necessidades. São investimentos pontuais que trazem muito resultado em termos de retirar gargalos da rodovia. Quando a gente faz aqui... A gente tem quase 30 investimentos, por exemplo, no lote um, em passagens inferiores e superiores em desnível; e dez dispositivos mais complexos, como o trevo completo, que é o mais completo de todos e é em desnível.

Então, esclarecendo a questão de Irani, é um trevo, sim, que tem passagem em desnível com o entroncamento que ele tem ali, e ele permite todos os movimentos em desnível por meio desse trevo completo. A gente tem outros, que são mais baratos, como os diamantes, que a gente tem numa escala maior em número. Então, a gente vai procurando otimizar isso para a necessidade daquele ponto específico. Há trombetas, que são uma transposição só para uma porção da rodovia, quando não se tem cruzamento completo. Tudo isso é bem pensado ali pelo estruturador, mas passível de ajustes. Então, da mesma maneira, se houver também pontos que... São coisas que a gente muda bastante, inclusive. Se olharem os nossos projetos antes e depois de audiências públicas, é bem onde a gente consegue capturar a coisa mais detalhada, uma granularidade maior, e fazer o ajuste devido.

E aí, quanto à questão de comparações, a gente tem muita dificuldade de comparar cenários de etapas diferentes de contratos aqui, porque a gente percebe, reconhece, um avanço muito grande nas modelagens mais recentes. Então, a gente citou aqui, a gente viu vocês comentando alguns casos de segunda etapa, a BR-101 Norte, que é um contrato, eu diria, completamente diferente deste; ele não tinha os fatores de reequilíbrio, por exemplo. Você trabalhava com um plano de negócios, que era uma proposta feita na licitação pela concessionária, o que trazia ali uma vinculação de valores a determinadas obras e, lá na frente, a gente percebia que o contorno de Florianópolis não cabia naquele valor. Então, isso mudou completamente. Na terceira etapa, já se passou a trabalhar com os fatores e com paramétricos, descontos paramétricos, e a gente vem aperfeiçoando isso. A quarta etapa... A terceira teve muitos problemas, porque tinha concepções de projeto de estudos de viabilidade bastante agressivas, e isso não se confirmou como um projeto resiliente, não conseguia vencer esses obstáculos ali, sobretudo no início desses contratos. Na quarta etapa a gente começou

a avançar; e a gente consolidou isso agora, na quinta etapa de concessões, que é o que serve de referência aqui para esse modelo - com mais alguns aperfeiçoamentos, como eu coloquei na minha fala inicial.

Então, é muito difícil para a gente comparar. A própria ViaCosteira é de início de quarta etapa. Ela é, de certa forma, uma reação aos problemas que a gente vinha tendo, e ela teve um deságio que é de 62%; então, isso já traz um alerta das potenciais dificuldades que ela vai ter de executar essas obras. Embora no exemplo mencionado exista só um alerta, porque a obra não venceu o seu prazo ainda - e, de fato, a gente consegue atuar com penalidades, fator D, depois do vencimento dos prazos -, a gente monitora previamente para verificar se as coisas estão conforme o esperado, estão iniciando, e já vai emitindo alertas caso isso não ocorra.

Então, um contrato de início de quarta etapa não vai ter o sistema de incentivos que tem um de quinta, que foi evoluindo ali no final de quarta etapa para quinta, como as reclassificações tarifárias - que vão alinhar o incentivo de a concessionária efetivamente executar aquilo, porque ela tem um benefício também econômico-financeiro - e diversos outros elementos que eu poderia passar a tarde inteira com vocês comentando, das melhorias que foram feitas aqui no modelo regulatório.

Então, a gente tem que tratar esses diferentes cada um com seus pares, para que a gente consiga efetivamente fazer as comparações. Do que a gente tem certeza é que a gente está num caminho muito melhor do que aquele das etapas anteriores, e isso a gente pode ver pelos de quinta - que já estão dando seus resultados -, mesmo os de final de quarta etapa e os de quinta etapa, onde se consolidou tudo isso, trouxe mais melhorias.

Acho que seriam essas as minhas ponderações sobre os projetos. Eu não vou me esquecer aqui ainda, Senador, de que eu estou em cárcere. (Risos.)

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. MARCELO FONSECA - Custódia, desculpa.

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - O senhor falou em HCM, né? Deve ser um *habeas corpus* maneiro. (Risos.) Só tem uma maneira de o senhor conseguir o *habeas corpus*: é me dar a data.

O SR. MARCELO FONSECA - Vamos em busca desse *habeas corpus*, então. (Risos.) Bom, quanto a...

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - Ele não apresentou um HCM no começo?

O SR. MARCELO FONSECA - Ah, sim. (Risos.) A BR-101 Norte a gente...

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - Ah, não. Primeiro o Morro dos Cavalos.

O SR. MARCELO FONSECA - Ah, sim. Claro.

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - Aquele mais simples.

O SR. MARCELO FONSECA - Vamos lá.

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - É uma reunião para apreciar. Então, é só isso.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. MARCELO FONSECA - Sim. No Morro dos Cavalos, como eu falei aqui na minha fala inicial, a gente está com essas questões de definir orçamentos, para já poder propor isso nos termos aditivos, para Morro dos Cavalos e para o Eixão. Então, no Morro dos Cavalos, há necessidade de ter uma acurácia maior nesses valores, até por uma exigência da negociação que a gente está tendo com as concessionárias, para fins tanto do reequilíbrio da Arteris quanto da previsão desses valores para o fluxo de caixa marginal na Motiva.

E isso ainda, assim, o que a gente acredita, vendo as discussões, do ponto de vista técnico, é que a gente consiga ter, em meados, acredito, de agosto, uma definição em relação a isso e para, na sequência, a gente trabalhar, ao longo do segundo semestre, a gente ter todos os aditivos assinados, e as coisas iniciando. Essa é a nossa perspectiva aqui, hoje, a informação que eu coletei hoje com todos os técnicos que estão, a expectativa, que estão negociando essas questões.

Então, essa é a nossa previsão que a gente conseguiria dar hoje, mas essas coisas são muito dinâmicas, a gente, a cada semana, avança mais um pouco, e a gente pode ir pautando os senhores aqui em relação a isso.

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - Mas o que é isso que está faltando, que eu não entendo?

O SR. MARCELO FONSECA - Então, você tem a necessidade de fazer esses dois aditivos. Então, um aditivo na ViaCosteira e um aditivo na Litoral Sul. Do ponto de vista da ViaCosteira, existe uma necessidade de fazer um fluxo de caixa marginal, que é nós trazermos, então, novos valores que vão ser necessários à execução dessas obras de Morro dos Cavalos e a manutenção do segmento que vai ser transferido à concessionária, assim como o trecho contornado ali do chamado Eixão, de 44km. Então, são 67km de investimentos que têm prazo e têm obras emblemáticas ali, como o próprio Morro.

Quanto ao Morro, existe uma divergência quanto ao orçamento dele ainda, que está sendo discutida. Então, ele precisa passar por uma aprovação da agência em relação ao que está sendo apresentado pela Motiva, que, por sua vez, é diferente daquilo que era considerado pela Arteris. Então, a Motiva tem a sua própria visão, em termos de projeto, para todas as intervenções ali e o seu orçamento. Então, existem meios de lidar com essa aprovação de orçamento, a gente trazer referências, a gente aprovar com base ciclo, e a gente está avaliando como fazer da forma mais célere essa aprovação, essa incorporação dos valores, porque a partir daí, é uma obra imediata, uma obra que se pretende iniciar imediatamente. Então, é diferente das obras mais pontuais que a gente tem lá no Eixão, em que eu posso definir um valor preliminar e posteriormente ir ajustando-o, quando elas forem iniciar no futuro. Aqui não, aqui se pretende iniciar imediatamente. Então, até por uma segurança da própria concessionária, do que ela vai poder executar, é necessário, para o acordo ocorrer com ela, que tenha essa definição de orçamentação. Então, esse é o ponto hoje principal que a gente tem como limitador para fazer os aditivos efetivamente, do ponto de vista da Motiva.

Do ponto de vista da Arteris, a gente tem a questão de geração de reequilíbrio, pela retirada da Praça de Palhoça, uma das principais praças da concessão hoje. Então, ela tem uma receita substancial ali que é angariada por meio desse posicionamento ali, e isso tem que ser compensado nas demais praças da BR-101 Norte, assim como no Paraná, em toda a Litoral Sul. E esse valor que vai ser incrementado, então, que vai ser diluído entre todas as praças, precisa também ser calculado, e tem que ser feito um aditivo nesse outro contrato. E considerando ainda, até um detalhe, mas que as revisões dela normalmente ocorrem em fevereiro, a gente vai ter que fazer algum meio de trazer isso para um prazo mais curto, para conseguir já ter algum efeito econômico-financeiro no curto prazo.

Então, todo esse arranjo tem certa complexidade que precisa ser bem trabalhada, para a gente ter segurança jurídica ali na frente.

O SR. MAURICIO BATTISTELLA - Senador, posso só aproveitar e fazer duas perguntas? *(Pausa.)*

Marcelo, você falou do deságio. Acho que esse foi um dos grandes erros também da BR-101 Norte. Foi disputado o deságio, o preço foi lá embaixo, e inclusive quem ganhou foi embora. Como é que a gente evita isso? Você poderia travar a tarifa e aumentar o investimento, em vez de baixar a tarifa? Essa é a primeira pergunta.

E a segunda: tem como a gente colocar gatilho nos contornos das cidades? Porque a Dra. Viviane falou que aumenta muito o custo, mas e se eventualmente a gente já incluir gatilhos para esses contornos?

Obrigado.

O SR. MARCELO FONSECA - Quanto à primeira questão, a gente vem trabalhando muito nisso desde a quarta etapa de concessões. Isso foi melhorado na quinta etapa, e a gente hoje tem uma definição, que é: temos ali um limitador quanto ao deságio agressivo. A gente permite que - e isso é baseado nos estudos econômico-financeiros que foram feitos ali no início da quinta etapa - se vá a até 18% de deságio livre, sem contrapartidas financeiras, isso porque entendemos que é um nível de taxa interna de retorno que ainda seria compatível com a sustentabilidade da concessão até um nível que foi então calculado em 18%.

A partir daí, para que não se mergulhe, chegando a 62%, como é o caso da ViaCosteira, por exemplo, ou mesmo a casos de 50%, 60%, como foram os da segunda etapa, a gente tem um valor que tem que ser colocado: a cada ponto percentual de deságio, tem que se colocar um recurso vinculado dentro das contas da concessão. Isso é mais uma inovação desses contratos; eles contam com um sistema de contas, em que todos os excedentes do projeto vão sendo colocados. Então, se você tem essa capacidade de dar um deságio maior, tem que ir demonstrando isso, colocando esse recurso na frente.

A gente fica com esse recurso para usar também para um colchão de liquidez do próprio contrato. Isso dá uma resiliência, uma forma de a gente poder fazer reequilíbrios e, lá na frente, poder colocar mais obras também. Tudo isso entra na conta, e, se não tiver mais obras para colocar, a gente pode reverter a modicidade, mas de forma prudencial. A gente faz revisão quinquenal, mostrando para a sociedade: "Você prefere ter a determinada obra ou ter o desconto tarifário?", e debatendo qual é a melhor forma de utilizar esses recursos.

Então, ele já conta com um mecanismo que desincentiva que você vá muito fundo, mas, se houver essa capacidade, que seja um grupo que consiga suportar isso, já colocando esse recurso na frente - recurso que fica sob comando do poder

concedente -, essas notificações. A partir daí, a conta é um banco depositário que administra, e ela é movimentada com as notificações do contrato.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. MARCELO FONSECA - Então, contornos... É uma questão que a gente tem e também é uma previsão contratual, que diz o seguinte: a qualquer momento, durante a vigência do contrato, é possível ao concessionário, ao identificar que uma solução de travessia urbana já não é suficiente para dar conta daquele tráfego, daquele município, propor um EVTE para fazer um contorno desviando daquele município.

Aí, a gente tem um mecanismo que é a substituição das obrigações de intervenção na travessia, que podem ser integrais ou parciais. Você poderia substituir essas por uma obrigação de contorno. Isso está aberto desde o início. O próprio município pode provocar e a própria ANTT pode provocar a concessionária para desenvolver também esses estudos.

Então, não há um gatilho, objetivamente, porque a gente está medindo uma variação do traçado, porque aí você tem que separar o que é o tráfego local do tráfego de longo curso e entender o que vai migrar efetivamente para o outro tráfego. Então, não tem como a gente precisar *ex ante* um gatilho exato para isso, mas, se houver, por exemplo, uma saturação do próprio nível da travessia urbana, já seria um indicativo de que você poderia...

O que acontece quando há saturação? É bom deixar isso claro. Você tem aquele gatilho verificado, aqueles 18 mil, 30 mil, que estão ali, veículos equivalentes. Isso já dispara, com 90% desse valor, uma ação de preparar estudos e projetos para que seja feita uma ampliação de capacidade. Uma das alternativas à ampliação de capacidade é o próprio contorno. Então, para isso naturalmente vai ter um momento de decisão já engatilhado no contrato que vai ser necessário o poder concedente junto ao concessionário definirem o que vai ser feito para resolver aquela questão especificamente.

Eu até me lembrei de um ponto aqui que o Cleber comentou, só para complementar: às vezes a gente tem um ponto, você comentou um ponto específico ali, que era o início do nosso segmento homogêneo. Às vezes, a gente tem até uma diferença do SNV para o que a gente tem na rodovia, ou o que a gente teve no SNV antigo. O Dnit vai ajustando os SNVs e às vezes desvia 1km, 2km, 3km até - a gente vê em alguns casos - de diferença. E, às vezes, eu estou aqui em um trecho homogêneo que não tem um tráfego tão elevado, mas o anterior é uma travessia urbana, e essa travessia urbana pode ter um tráfego muito superior. Às vezes, ela já é duplicada, enfim, já teve um tratamento anterior para isso.

Então, a gente tem que tomar mais cuidado para identificar. A melhor forma é o georreferenciamento, que também está no contrato, previsto para a gente identificar exatamente o ponto, mas a gente faz isso depois com vocês, vendo os pontos lá na audiência pública e tudo mais.

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - Antes de considerar encerrada, eu gostaria de deixar aqui o meu inconformismo em relação à manifestação da ANTT sobre essa questão do Morro Cavalos. Eu acho que todos nós somos servidores públicos, em graus ou regime diferenciados, mas a ANTT não pode deixar a sociedade sem uma informação concreta sobre isso.

Eu repito: desde o dia 9 de março nós estamos deserdados - de comunicação, inclusive, eu não estou falando de solução. No caso da BR-101 Norte, nós só sabemos de uma coisa: não deu certo o que nós buscamos durante dois anos. Então, nós perdemos três anos de um mandato de Governo de quatro anos, porque começamos, em 2023, a discutir a otimização, que foi uma novidade criada em outubro, novembro de 2023: espera pela otimização, faz-se a primeira reunião - a primeira reunião foi feita em Joinville -, conduzimos durante dois anos o processo de negociação. Deu chabu em 9 de março desse ano. Nós não sabemos o que vai acontecer.

A ANTT é a gestora desse contrato. Ela tem a responsabilidade de dizer o que vai acontecer ou não vai acontecer. E no caso do Morro dos Cavalos, eu não posso assumir para mim uma responsabilidade que é do Ministério e da ANTT.

Durante dois anos se discutiu qual era a alternativa para ultrapassar a criminosa gambiarra que existe no Morro dos Cavalos - é uma gambiarra. O acidente de março do ano passado mostrou ao mundo essa gambiarra. Um incêndio de cinco caminhões, 25 automóveis. Não morreu ninguém, por ação de Deus...

O SR. DAGNOR ROBERTO SCHNEIDER *(Fora do microfone.)* - Um milagre!

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - ... que naquele dia, inclusive, protegeu aquele avião. No mesmo dia, um avião aterrissou na pista da 101...

O SR. DAGNOR ROBERTO SCHNEIDER *(Fora do microfone.)* - Na frente de um caminhão...

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - Na frente de um caminhão...

O SR. DAGNOR ROBERTO SCHNEIDER *(Fora do microfone.)* - ... carregado de combustível.

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - Carregado de combustível. Não morreu ninguém!

E, no Morro dos Cavalos, o que correu foi combustível líquido incandescente. Não morreu ninguém.

Hoje já se sabe que o ex-Ministro Renan Filho, Senador da República, tomou a decisão, claro que informado por técnicos. A solução são dois túneis, conforme o Dnit já cogitara e definira em 2015, só que isto está pendente de uma homologação na ANTT. Então, se existe dificuldade para isso, a ANTT deve ao povo de Santa Catarina e à sua missão uma nota. Que se publique uma nota. Eu não vou dizer isso que o senhor disse, ainda que esteja gravado.

Em agosto nós vamos saber, então o ano acabou. Se em agosto vai haver uma deliberação, o ano acabou. Nós vamos ter eleição. Então, o senhor leva um apelo - por enquanto, é apelo. Eu vou verificar o que eu posso fazer para transformar esse apelo num decreto legislativo. Vocês têm que dizer: "Olha, isso depende disto, por essa e aquela razão". Eu não vou dizer, eu não vou justificar. Eu não tenho como justificar essa fuga à responsabilidade decorrente de fatos. Eu não estou incriminando ninguém. O acordo não deu certo porque não deu acordo. O acordo é entre partes, e elas não se entenderam, mas alguma alternativa tem que haver para o contrato da 101 norte, porque a explosão de acidentes que está havendo lá, cada vez mais disparatados... Isso é um potencial caótico. Isso é uma coisa. A outra coisa é uma decisão já tomada. E o atual Ministro é o sucessor dessa decisão. Ele assumiu o ministério com essa decisão. A ANTT tem que materializar essa transferência? É uma decisão do ministério? A ANTT tem que dizer o que vai fazer com as datas respectivas. Eu não vou mais passar data nenhuma. Não, eu não vou me responsabilizar por algo que, com todo o respeito, não está sendo tratado com a responsabilidade devida.

A decisão do Governo foi esta. Eu sempre disse... Eu tinha até outra ideia de como superar o Morro dos Cavalos, o Governador do estado tinha outra, o caminhoneiro Manjuva tinha outra, a Fetransesc tem outra. *Magister dixit: "Roma locuta, causa finita"*. Quem é o dono da estrada é o Ministério dos Transportes, é o Governo Federal. São dois túneis, encerrou o assunto. E, por uma questão de julgamento do ministério e da ANTT, não será a Arteris a responsável. Quem tem o cadastro delas é a ANTT.

O anúncio foi feito, as consequências do anúncio também têm que ser feitas, sob pena de nós ficarmos flutuando no limbo. Eu queria deixar assinalada aqui essa responsabilidade do Ministério dos Transportes - ou seja, do atual Ministro, que sucedeu ao ex-Ministro - e da ANTT, que é a agência, com toda a sua autonomia, que faz a gestão do contrato, dos dois contratos.

O que não tem cabimento é a sociedade não ser informada. E o que agora, de hoje em diante, não faz mais cabimento é eu tentar interpretar isso que eu acho que é uma responsabilidade pública, mas não é minha. A minha é cobrar. Eu estou aqui deixando a determinação de uma cobrança, já sem nenhuma paciência, para que as autoridades competentes - Ministério dos Transportes e ANTT - respeitem a sociedade dizendo: "Olha, os passos seguintes são estes e estes".

No caso da BR-101 norte e no caso...

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - Não, com o respectivo cronograma e responsáveis, para nós procurarmos, respeitosamente, como eu estou falando aqui - respeitosamente -, saber se podemos ajudar. Eu quero ajudar, eu não quero criar caso. Agora, o caso está criado: desde o dia 9 de março, vai fazer três meses, nós estamos sem saber o que vai acontecer, numa situação que é complexa, mas que cabe a... Quem inventou o contrato de otimização pensou bem, porque já conseguiu fazer seis, sete contratos.

A SRA. VIVIANE ESSE *(Fora do microfone.)* - Oito.

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - Oito contratos. Ótimo! Só que conosco não deu certo. Quem criou esse remédio tem que criar a terapêutica na falta deste remédio. Eu acho que é a renegociação, mas não me cabe decidir.

Agora, quanto ao Morro dos Cavalos, com todas essas advertências que eu já mencionei - incêndio, 25 automóveis incinerados numa canaleta, que é a gambiarra, mais cinco caminhões, e ninguém morreu -, de que advertência mais nós precisamos?

Então, eu deixo aqui consignado: é da responsabilidade do Governo - Ministério dos Transportes e ANTT - informar qual é o próximo passo depois da decisão do ministério e são dois túneis a solução de transposição do Morro dos Cavalos. Eu vou deixar aqui consignado, vou levar isso para o Plenário e agradeço pela presença de todos.

Acho que fomos todos respeitamos reciprocamente e quero cumprimentar todos os que participaram da reunião. Esta reunião não é importante só para Santa Catarina. Eu, de agora em diante, vou recomendar que a Comissão de Serviços de Infraestrutura, antes de qualquer leilão, em qualquer estado do Brasil, faça uma audiência prévia aqui.

O que nós tratamos aqui foi o modelo, o desenho, antes da audiência pública que vai tratar das peculiaridades. Eu, lá de Rio do Sul, quero saber por onde é que vai passar, como é que vai ser o encruzo dali, ou seja, são as decisões locais e as repercussões locais. Aqui nós tratamos do desenho, da matriz.

Eu fico satisfeito porque acho que esta reunião foi proveitosa para todos nós, para o Cofem - e vocês têm a responsabilidade de transmitir - e para a ata que seguirá.

Quero agradecer à Dra. Viviane, ao Dr. Marcelo, ao Dr. Antonio Carlos.

Quero lamentar a ausência do representante do Dnit, que foi convidado também...

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - ... mas o Dnit está representado pela representante do Ministro dos Transportes.

E o senhor leve, por favor, essa grave afirmação da responsabilidade do ministério e, no caso, da ANTT de dizer o que vai acontecer daqui para a frente. E já estão devendo três meses! Parece até o salário atrasado de alguns clubes de futebol que eu conheço. *(Risos.)*

Dou por encerrada a reunião. Acho que cumprimos o nosso dever e, mais uma vez, agradeço pela participação de todos.

(Iniciada às 14 horas e 04 minutos, a reunião é encerrada às 17 horas e 12 minutos.)